



Ana Isabel Jorge Soares Mantas

(I)mobilidades em Espaço Urbano: Representações e Práticas em torno da Deslocação Pedonal e Velocipédica em Portugal

Tese de Doutoramento em Sociologia - Cidades e Culturas Urbanas, orientada pelo Professor Doutor Carlos José Cândido Guerreiro Fortuna e apresentada à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra para obtenção do grau de Doutor

Fevereiro de 2015



UNIVERSIDADE DE COIMBRA



• U • C •

FEUC FACULDADE DE ECONOMIA
UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Ana Isabel Jorge Soares Mantas

(I)mobilidades em Espaço Urbano: Representações e Práticas em torno da Deslocação Pedonal e Velocipédica em Portugal

Tese de Doutoramento em Sociologia - Cidades e Culturas Urbanas,
apresentada à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra
para obtenção do grau de Doutor

Orientador: Professor Doutor Carlos José Cândido Guerreiro Fortuna

2015

Bolsa de doutoramento SFRH/BD/ 60782/2009



Agradecimentos

Dirijo especiais palavras de apreço ao Professor Doutor Carlos Fortuna pela orientação do presente estudo, pelas preciosas sugestões dadas ao longo da sua elaboração, que em muito contribuíram para o seu progresso e enriquecimento, e pelo seu espírito crítico.

Agradeço ainda ao Professor Doutor Boaventura Sousa Santos, ao Professor Doutor Claudino Ferreira e ao Professor Doutor Paulo Peixoto pelas estimulantes discussões fomentadas durante a parte letiva do doutoramento. Agradeço também aos meus colegas, com quem iniciei esta caminhada.

Uma palavra de agradecimento especial àqueles que colaboraram neste estudo, em particular aos que gentilmente acederam a ser entrevistados, bem como a todas as pessoas e instituições que me ajudaram durante o trabalho de campo, deixando-me utilizar as suas instalações para realizar as entrevistas ou divulgando a minha investigação junto de possíveis indivíduos a entrevistar.

Embora corra o risco de deixar algumas pessoas de fora, já que foram muitos e muitas os que se cruzaram comigo nesta caminhada, deixo o meu reconhecimento à Associação de Residentes de Telheiras; à ACAPO (Dra. Teresa Maia); à União das Associações de Pais e Encarregados de Educação das Escolas do Concelho de Coimbra (Dr. Pedro Serra); à Academia dos Mais Adultos (Sr. Elmano Nunes); ao ATENEU (D^a Glória e Dra. Maria João); à Associação Salvador; à Associação Mais Cidadania, Lisboa; ao Centro de Desenvolvimento da Ameixoeira – Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (Dra. Cristina Simões); à Associação Nacional de Apoio ao Idoso, Coimbra (Prof. Dr. Ribeiro Ferreira); ao Agrupamento de Escuteiros dos Olivais - 109, Coimbra (Chefe Catarina Matos); ao Agrupamento de Escuteiros de Campolide-263, Lisboa; à Câmara Municipal de Aveiro – Rede Social (Dra. Renata Lucas, Dra. Paula Marques); ao Centro Social e Paroquial da Vera Cruz, Aveiro; aos Amigos da Avenida, Aveiro, Cruz Vermelha Portuguesa – Delegação de Parque das Nações e às associações de estudantes de Engenharia do Ambiente de Coimbra e de Aveiro.

Não poderia deixar de mencionar o meu agradecimento à FCT, já que sem o seu apoio financeiro este trabalho não teria sido possível.

Agradeço ainda a todos os que de uma forma ou de outra me ajudaram, incentivando-me, em especial à Joana pela amizade e à Luisinha que tem crescido a par com o desenvolvimento do presente estudo.

Finalmente, deixo uma palavra de estima aos meus pais, que sempre me têm apoiado e incentivado, e à minha irmã e irmão.

Não podia deixar de lembrar o meu sobrinho Tomás, que nasceu durante a realização desta tese.

N'est-il pas réellement bien extraordinaire de voir que, depuis le temps où l'homme marche, personne ne se soit demandé pourquoi il marche, comment il marche, s'il marche, s'il peut mieux marcher, ce qu'il fait en marchant, s'il n'y aurait pas moyen d'imposer, de changer, d'analyser sa marche : questions qui tiennent à tous les systèmes philosophiques, psychologiques et politiques dont s'est occupé le monde ?

(Balzac, 1830-1833 [1978]:17)

Resumo

A mobilidade quotidiana dos indivíduos, associada às novas configurações e padrões de vida urbana, assume-se como central na cidade fragmentada e especializada, estando ligada ao automóvel como facilitador da vida social. Pode-se mesmo falar de um espaço-tempo associado à automobilidade que subjuga todas as outras formas de deslocação, assim como o espaço da cidade que se transforma, respondendo às necessidades do automóvel. Nos últimos 50 anos a fragmentação e a expansão urbana, associadas a estilos de vida dependentes do automóvel impuseram as suas regras e práticas.

Em Portugal, 61,6% dos indivíduos utilizam o automóvel para ir para o trabalho ou para a escola; 11,8% o autocarro; 16,4% caminha e apenas 0,5% utilizam a bicicleta, segundo os resultados dos Censos 2011. Em 2012, a taxa de motorização era 428,8. Embora este número seja inferior à média registado na União Europeia (483 em 2011), Portugal, nas últimas duas décadas sofreu um grande acréscimo das taxas de motorização.

A presença do automóvel na sociedade portuguesa é inquestionável. No entanto, está-se a assistir a alguns indícios de mudança. Por exemplo, em 2009, a Assembleia da República, através da Resolução nº 3, de 5 de Fevereiro, referiu-se à mobilidade suave como forma desejável de deslocação em Portugal, reconhecendo a deslocação pedonal e velocipédica como meios de transporte.

Esta discussão tem tido eco na gestão autárquica das cidades, de tal modo que é possível encontrar cada vez mais projetos dirigidos à promoção de formas de mobilidade não motorizada, tais como a construção de ciclovias ou a implantação de serviços de bicicletas de uso partilhado. Estas medidas, ainda bastante incipientes e, em muitos casos, associadas ao que se pode designar como marketing das cidades, não são acompanhadas por uma mudança de comportamentos generalizada.

A análise das práticas quotidianas de mobilidade tem de incluir, no entanto, outros fatores além dos meios de transporte. A mobilidade é uma prática social que ocorre nos espaços-tempos da cidade que é atravessada por diferentes ritmos e relações de poder que afetam a vida dos atores sociais móveis.

Neste estudo exploro o lugar do peão e do ciclista na vida da cidade que nas últimas décadas privilegiou o automóvel em detrimento dos outros modos de deslocação, dando especial relevo à análise dos obstáculos. Para isso, analiso as representações e práticas

acerca da deslocação pedonal e velocipédica, tal como são percebidas pelos indivíduos, colocando os atores sociais móveis no centro do estudo.

De modo a atingir os resultados pretendidos, foram privilegiadas metodologias de cariz qualitativo, tendo sido realizadas entrevistas semi-estruturadas.

Palavras-chave: *Automobilidade*, mobilidades suaves, mobilidade quotidiana, representações sociais acerca da deslocação pedonal, representações sociais acerca da deslocação velocipédica não recreativa, práticas de deslocação pedonal, práticas de deslocação velocipédica em espaço urbano.

Abstract

Daily mobility of individuals, linked to the new configuration and patterns of urban life, is assumed to be central in the fragmented and specialized city, being linked to the car as a facilitator of social life. We can speak of a space-time associated to *automobility* that subjugates all other forms of travel and the very physical space of the city which transforms itself, responding to the necessities of automobiles. In the past fifty years, urban sprawl and fragmentation linked to car-dependent lifestyles has imposed its rules and practices.

In Portugal, 61,6% of individuals travel by car every day to go to the work or to school; 11,8% by Bus; 16,4 walk and only 0,5% ride bicycles, according to the results of Censes 2011. In 2012, the motorization rate was 428, 8. Although this number is lower than the EU average (483 in 2011), Portugal, has experienced tremendous growth over the last two decades.

The increased presence of automobiles in the Portuguese landscape is unquestionable. However, in the transition from the twentieth century, Portugal witnessed some indications of change. For example, in 2009 the National Assembly through Resolution No. 3, February 5th, referred to non-motorized mobility as a desirable form of travel in Portugal, recognizing walking and biking as modes of transportation.

This discussion has been echoed in the municipal management of cities, where there are increasingly projects aimed at promoting non-motorized transportation such as bike lanes or bike sharing. These measures are still very incipient and in many cases are associated with the marketing of cities, without being accompanied by a change in behaviour.

However, understanding the daily urban mobility is more than perceive how we move. The mobility it is a social practice that occurs in the space-time of the city that is crossed by different rhythms and power relations that affect the lives of mobile social actors.

In this study I propose to explore the place of pedestrians and cyclists in city life that in last decades has privileged the automobile in detriment of other forms of mobility, with a focus in the obstacles. Thus, I reflect on the practices and representations about non-motorized transportation putting the social actor in the centre of the study. Reflection on mobility implies necessarily detaining ourselves on subjective daily experience of mobile social actor as active protagonists of movement.

To this end, I employed a qualitative approach using semi-structured interviews.

Keywords: *Automobility*, non-motorized transportation, daily mobility, social representations about walking, social representations about urban cycling, walking practices, urban cycling practices.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
ORIENTAÇÕES METODOLÓGICAS	11
Técnicas de recolha de dados.....	14
Escolha dos entrevistados	17
Caminhantes	18
Ciclistas	19
Outros	20
Guião das entrevistas	21
Análise das entrevistas.....	21
Blogues	22
1 (I)MOBILIDADES	25
1.1 A Mobilidade do Ponto de Vista das Ciências Sociais	27
1.1.1 Mobilidades.....	32
1.1.2 Mobilidade e Motilidade.....	39
1.2 Mobilidade e Ideologia	48
Conclusão.....	56
2 MOBILIDADES SUAVES VERSUS MOBILIDADES MOTORIZADAS	59
2.1 Cidade e Mobilidade	61
2.1.1 A expansão da cidade	63
2.1.2 A cidade atravessada por múltiplas lógicas de deslocação.....	69
2.2 O Automóvel.....	72
2.3 Motorização da Vida Quotidiana.....	79
2.3.1 Alteração dos usos da rua	79
2.3.2 Fragmentação física e social da cidade.....	87
2.3.3 Marginalização da rua.....	90
2.4 Renascimento da Importância da Rua enquanto Espaço de Encontro, após a Segunda Guerra Mundial	98
Conclusão.....	104
3 - VELOCIDADE VERSUS LENTIDÃO.....	107
3.1 O Tempo como Construção Social.....	108
3.2 Compressão Tempo-Espaço.....	114
3.3 Aceleração Versus Lentidão.....	117
3.4 Quando a Lentidão se Impõe.....	124

Conclusão	135
4. PRÁTICAS DE DESLOCAÇÃO URBANA EM PORTUGAL.....	139
4.1 Evolução da População Urbana em Portugal.....	141
4.2 Caracterização Demográfica da População Portuguesa	146
4.3 População com Dificuldades de Mobilidade	147
4.4 Principal Meio de Deslocação Utilizado nos Movimentos Pendulares	149
4.5 Análise das Deslocações Diárias Segundo o Motivo e o(s) Meio(s) de Transporte Utilizado(s)	155
4.6 Deslocações Intermunicipais por Motivo de Trabalho ou Estudo	157
4.7 Tempo Médio Gasto nas Deslocações Pendulares	158
4.8 Práticas de Deslocação Urbana Observadas na UE	159
4.9 Taxa de Motorização	164
4.10 Autoestradas.....	169
4.11 Despesas com Transportes.....	169
4.12 Indicadores de Exercício Físico	171
4.13 Acidentes Rodoviários.....	175
4.14 Políticas Públicas em Prol dos Modos de Deslocação Suaves	179
4.14.1 Políticas Nacionais	183
Conclusão	192
5. REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS ACERCA DA DESLOCAÇÃO PEDONAL.....	195
5.1 Caminhar - Práticas de Deslocação.....	196
5.2 A Diversidade de Caminhantes.....	196
5.3. Avaliação da Prática de Deslocação Pedonal	198
5.3.1 Bem-estar.....	199
5.3.2 Descontração.....	199
5.3.3 Reflexão.....	199
5.3.4 Saúde	200
5.3.5 Lazer / Tempo Livre.....	201
5.3.6 Interação com o espaço público	202
5.3.7 Flexibilidade	203
5.3.8 Relações de proximidade.....	204
5.3.9 Autonomia/Independência.....	205
5.3.10 Qualidade de vida.....	206
5.4 Dificuldades	207
5.4.1 Barreiras físicas	207
5.4.1.1 Passeios e pavimentos	207

5.4.1.2 Ocupação dos passeios.....	211
5.4.1.3 Passadeiras	212
5.4.1.4 Passagens para peões	214
5.4.1.5 Estacionamento	216
5.4.1.6 Estruturas facilitadoras	218
5.4.1.7 Excesso de automóveis	220
5.4.1.8 Poluição.....	222
5.4.1.9 Manutenção do espaço público	222
5.4.1.10 Transportes públicos insuficientes ou inexistentes.....	224
5.4.1.11 Acessibilidade nos transportes públicos	226
5.4.2 Obstáculos mentais.....	228
5.4.2.1 Insegurança	228
5.4.2.1.1 Perceção pelos pais/mães dos níveis de insegurança a que as crianças estão expostas	230
5.4.2.2 Avaliação dos transportes públicos	231
5.4.2.3 Gestão do tempo	234
5.4.2.4 Comodidade	235
5.5 Avaliação do Espaço Público	236
5.6 Incentivos à Prática de Deslocação Pedonal	240
5.7 Direitos do Peão	241
5.7.1 O caso do “Movimento Entrada Norte” – exemplo de uma ação de protesto em prol dos direitos do peão.....	244
5.7.2 Blogues	246
5.7.3 Associação de Cidadãos Auto-mobilizados – (ACA-M).....	249
Conclusão.....	250
6. REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS ACERCA DA DESLOCAÇÃO VELOCIPÉDICA	253
6.1 A Bicicleta como Meio de Transporte Segundo a Ótica do Utilizador - Representações e Práticas	254
6.1.1 Motivações	254
6.1.2 Vantagens.....	259
6.1.3 Dificuldades	267
6.2 Dispositivos Facilitadores da Deslocação Velocipédica	275
6.2.1 Estacionamentos.....	275
6.2.2 Ciclovias	278
6.2.3 Bicicletas públicas de uso partilhado.....	282
6.2.4 Transporte da bicicleta nos transportes públicos.....	288

6.3 Construção de Relações de Sociabilidade entre Ciclistas.....	290
6.3.1 Os Blogues/ Facebook.....	292
6.3.2 Massa Crítica	294
6.3.3 Ciclofornas – desenvolvimento de sociabilidades entre ciclistas.....	298
6.4 O papel das Associações de Ciclistas na Promoção da Bicicleta e na Defesa dos Direitos dos Ciclistas.....	299
6.4.1 Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta - (FPCUB)	299
6.4.2 Associação para a mobilidade urbana em bicicleta – (MUBI)	300
6.5 Ações de Promoção da Bicicleta	302
Conclusão	309
CONSIDERAÇÕES FINAIS	315
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	329
DOCUMENTOS E FONTES.....	347
LEGISLAÇÃO	357
INTERNET.....	359
JORNAIS/DOCUMENTÁRIOS	365
APÊNDICE	369

ÍNDICE DE QUADROS E FIGURAS

QUADROS

Quadro 2.1 Caracterização da cidade emergente segundo o modelo proposto por Chalas	65
Quadro 2.2 Tipologias de espaço público segundo o modelo proposto por Brandão.....	83
Quadro 4.1 Evolução do número de concelhos com mais de 100.000 habitantes por ano, Portugal	142
Quadro 4.2 Evolução da população por escalão etário em Portugal (em percentagem)	146
Quadro 4.3 Evolução da população com 65 e mais anos (em percentagem)	146
Quadro 4.4 População com 65 e + anos por grupos quinquenais, segundo o tipo de dificuldade que apresenta na realização das tarefas diárias (em %), 2011	148
Quadro 4.5 Meio de transporte principal utilizado nos movimentos pendulares entre 1991 e 2011 (em %)	149
Quadro 4.6 Meio de transporte principal utilizado nos movimentos pendulares por região, 2001 e 2011	151
Quadro 4.7 Principal meio de deslocação utilizado nas deslocações casa-trabalho e casa-escola, por sexo, segundo a região, em 2011	153
Quadro 4.8 Meio de deslocação utilizado segundo o motivo	156
Quadro 4.9 Evolução da duração média das deslocações pendulares por região (em minutos)	158
Quadro 4.10 Principal meio de transporte utilizado nas atividades diárias na UE, 2010 (em %)	159
Quadro 4.11 Passageiros por km em 2011, em percentagem	162
Quadro 4.12 Evolução do PIB <i>per capita</i> e da taxa de motorização em Portugal	167
Quadro 4.13 Despesas com transportes segundo a rubrica	170
Quadro 4.14 Nível de atividade física de acordo com o número de passos por dia, em pessoas adultas	171
Quadro 4.15 Variação do número de mortes registadas em acidentes de viação entre 2001 e 2011	176
Quadro 4.16 - Evolução do número de acidentes envolvendo peões e velocípedes	176

GRÁFICOS

Gráfico 4.1 Evolução da população residente no Grande Porto e na Grande Lisboa	143
---	-----

Gráfico 4.2 Variação (em percentagem) da população residentes nos 10 municípios com mais população, 2001 -2011	143
Gráfico 4.3 Densidade populacional, 2011	144
Gráfico 4.4 População com 5 e + anos segundo o tipo de dificuldade que apresenta na realização das tarefas diárias, 2011 (em %)	146
Gráfico 4.5 Evolução dos percursos realizados em autocarro, comboio e metro por mil milhões passageiro-km em Portugal	163
Gráfico 4.6 Evolução da taxa de motorização em Portugal	165
Gráfico 4.7 Evolução do número de habitantes por veículos de passageiros em Portugal	166
Gráfico 4.8 Evolução do número de novas licenças emitidas por género	167
Gráfico 4.9 Venda de veículos automóveis em Portugal - meses de Abril	168
Gráfico 4.10 Evolução da rede de autoestradas (km)	169
Gráfico 4.11 População obesa por escalão etário em percentagem	175
Gráfico 4.12 – Peões, vítimas mortais do sexo masculino, segundo o grupo etário, 2012	178
Gráfico 4.13 - Peões, vítimas mortais do sexo feminino, segundo o grupo etário, 2012	178
Gráfico 4.14 - Evolução do número de peões vítimas de acidente, que se encontravam a atravessar uma passagem sinalizada na altura do acidente	179
Gráfico 6.1 – Número de blogues criados por ano (bicicleta)	292

FIGURAS

Figuras 5.1 Mercado de Estremoz ao Sábado e Praça do Rossio, em Lisboa – locais de encontro	205
Figuras 5.2 Passeios degradados em Aveiro e Coimbra.....	208
Figuras 5.3 Passeios muito estreitos ou falta de passeios em Coimbra (numa zona central e numa zona periférica), em Lisboa (numa zona periférica) e em Aveiro (numa zona central).....	209
Figuras 5.4 Os obstáculos existentes nos passeios obrigam as pessoas a circular na estrada, o que poderá colocar a sua vida em perigo, principalmente no caso das pessoas com mobilidade reduzida e em zonas com fraca visibilidade.....	211
Figura 5.5 O largo do Rato constitui um exemplo de uma zona onde as dificuldades de atravessamento são claras.....	213
Figura 5.6 O peão cria com frequência novos caminhos na cidade que lhe permitem encurtar o percurso.....	216

Figura 5.7 Automóveis estacionados em cima da passadeira impedindo a passagem dos peões (Lisboa).....	216
Figuras 5.8 Automóveis estacionados em cima do passeio junto de uma escola em Coimbra. A colocação de pilaretes veio impedir este procedimento.....	217
Figuras 5.9 Alguns exemplos de estruturas facilitadoras da deslocação pedonal existentes em Coimbra e em Viseu.....	220
Figuras 5.10 Dois exemplos de boas práticas no que se refere à sinalização para peões. Sinais específicos para peões em Águeda e mapa pedonal em Aveiro.....	222
Figura 5.11 A falta de manutenção do espaço público, associada à acumulação de lixo, concorre para o desenvolvimento de um sentimento de mal-estar e insegurança.....	223
Figura 5.12 Excesso de automóveis em Belém (Lisboa) e na Universidade de Coimbra.....	237
Figuras 5.13A criação de um pequeno jardim junto do El Corte Inglés, em Lisboa, ajudou a tornar o espaço mais agradável.....	238
Figuras 5.14 Rua dos Caminhos de Ferro, em Lisboa antes e depois das obras de requalificação.....	246
Figuras 5.15 Automóvel estacionado em cima do passeio com um autocolante do passeio livre.....	248
Figuras 6.1 Ciclistas a circular em contramão numa rua de sentido único e a atravessar uma passadeira com sinal vermelho.....	263
Figuras 6.2 Ciclista a contornar os automóveis no Cais das Colunas, em Lisboa.....	264
Figuras 6.3 Exemplo de algumas estruturas para bicicletas: estacionamento para bicicletas no Chiado em Lisboa, calha para bicicletas na zona de Belém, em Lisboa.....	270
Figuras 6.4 Bicicletas presas a postes na Universidade de Coimbra.....	275
Figuras 6.5 Pistas para bicicletas em Lisboa, Coimbra, Paredes, Estremoz, Murtosa e Águeda.....	279
Figura 6.6 BUGAS estacionadas junto à estação de caminho-de-ferro de Aveiro.....	283
Figuras 6.7 Serviço de partilha de bicicletas em Paredes e em Águeda.....	286
Figuras 6.8 Massa Crítica de Lisboa (Junho de 2013) e Massa Crítica no Porto (Junho de 2010).....	294
Figura 6.9 Polícias de Bicicleta no jardim de Belém (Lisboa)	303
Figuras 6.10 Jogo de Bike Polo ocorrido durante o <i>Bicycle Film Festival</i> de 2010.....	305
Figuras 6.11 A bicicleta é cada vez mais utilizada na decoração das montras e na publicidade.....	307

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACA-M - Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
ACAP- Associação Automóvel de Portugal
AICEP Portugal Global
AML – Área Metropolitana de Lisboa
AMP – Área Metropolitana do Porto
ANSR – Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária
APA - Agência Portuguesa do Ambiente
APSI - Associação para a Promoção da Segurança Infantil
BUGAS - Bicicletas de uso partilhado de Aveiro
CCE – Comissão das Comunidades Europeias
CE – Comissão Europeia
CE/AEA – Comissão Europeia / Agência Europeia do Ambiente
CP – Comboios de Portugal
CTT – Correios, Telégrafos e Telefones
DES – Dia Europeu sem carros
DGTT/DTL – Direção Geral dos Transportes Terrestres/Delegação de Transportes de Lisboa
EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa
EPOMM - Plataforma Europeia de Gestão da Mobilidade
EU – União Europeia
EUA – Estados Unidos da América
FPCUB – Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta
GNR – Guarda Nacional Republicana
IDEF - Inquérito às Despesas das Famílias
IDP – Instituto de Desporto de Portugal
IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
INE – Instituto Nacional de Estatística
MUBI - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
OMS – Organização Mundial de Saúde
ONU – Organização das Nações Unidas
PEV – Partido Ecologista os Verdes
PNAEE - Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética
PNPOT - Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território
PSP – Polícia de Segurança Pública

QREN- Quadro de Referência Estratégica Nacional
RCM – Resolução do Conselho de Ministros
REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP
RGEU- Regulamento Geral das Edificações Urbanas
SEM – Semana Europeia da Mobilidade

INTRODUÇÃO GERAL

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas tem-se assistido a grandes modificações nos padrões de mobilidade urbana. O crescimento das cidades em articulação com o desenvolvimento tecnológico, nomeadamente dos meios de transporte e de comunicação, a fragmentação urbanística e de estilos de vida contribuíram para a alteração das práticas de deslocação. São em especial os meios de deslocação suaves¹, nomeadamente a deslocação pedonal e velocipédica, os que mais sofreram o impacto destas transformações.

No entanto, se algumas formas de deslocação se têm subalternizado, outras, de que se destaca a deslocação automóvel, impõem-se como formas dominantes e socialmente aceites de transporte, estando associadas a sistemas urbanos organizados em função desta dependência. A cidade tem-se vindo a adaptar ao automóvel, descurando os outros modos de deslocação, as chamadas mobilidades suaves, que, na maioria dos casos, são remetidas para o espaço do lazer, sendo-lhes concedido um espaço à parte na cidade. Este não é o espaço da eficiência e da eficácia associadas à velocidade que caracteriza o quotidiano mas o espaço do descanso, com horas, dias e locais precisos. A velocidade, a comodidade e a autonomia proporcionadas pelo automóvel são o arquétipo da mobilidade contemporânea. Estas alterações fazem-se sentir no quotidiano dos indivíduos e da própria cidade que se (re)cria sob a égide da velocidade.

Pode-se afirmar que a mobilidade urbana de uma determinada era está intimamente ligada à sociedade dessa época. Ao longo dos séculos tem-se vindo a assistir a transformações que incidem, não só nos meios de deslocação, o que nos coloca no campo da técnica, mas, também, no modo como estes são percecionados, avaliados, interpretados e recriados pelos atores sociais móveis, o que nos posiciona no campo das representações e

¹ Em Portugal, a designação “modos suaves” foi proposta pela primeira vez no âmbito do desenvolvimento do projeto CULTOUR – “A new mobility CULTure for residents and TOURists”. Por vezes surgem outras designações tais como: modos de transporte não motorizados, modos verdes, transportes ativos, modos saudáveis, modos lentos e modos de transporte de propulsão humana (APA, 2010:37). No presente estudo são utilizadas indiferentemente as expressões “modos suaves” ou “modos não motorizados”.

práticas sociais. As práticas e os significados associados à deslocação pedonal e à velocipédica, em particular, têm sofrido grandes alterações ao longo dos tempos.

Embora o ato de caminhar seja uma atividade intrínseca ao ser humano, ao longo dos séculos tem-se tornado cada vez mais dependente de processos técnicos, de tal modo que hoje é possível encontrar, sobretudo nas sociedades ocidentais, uma panóplia de artefactos que contribuem para a sua complexificação e, conseqüentemente, para a sua desumanização. O calçado é disso o exemplo mais evidente (Ingold, 2004). Andar a pé sendo um ato natural, é também uma prática social. Além de o próprio modo como se caminha estar associado à diversidade de técnicas corporais socialmente aceites em cada sociedade, os significados que lhe são conferidos também variam de sociedade para sociedade e de contexto para contexto, o que faz da prática de deslocação pedonal um objeto de estudo extremamente complexo (Mauss, 1973; Ingold, 2004).

Com o decorrer do tempo a deslocação pedonal desdobra-se num conjunto de funções renovadas, reinventando-se em novas práticas, sobretudo no campo do desporto e do lazer. De prática utilitária, tornou-se, de certa forma numa experiência acessória. A dor, o esforço, a fadiga, a sujidade, o desconforto, a que esteve associada durante séculos, dão lugar a outros significados, tais como saúde, bem-estar, reflexão e descontração. A dificuldade, o desconforto, o sofrimento adquirem um novo significado, remetendo para algo mais que a simples deslocação entre A e B. O esforço associado à deslocação pedonal é utilizado para um fim maior, tal como a obtenção de ganhos na saúde, um ambiente menos poluído, ou mesmo como um instrumento de protesto ou de chamada de atenção para determinada situação ao dispor da sociedade civil.

Com o desenvolvimento e, sobretudo, com a massificação dos transportes motorizados, andar a pé passa a não ser uma necessidade mas uma escolha para a maioria da população, pelo menos nas sociedades ocidentais, assistindo-se ao recriar das práticas de deslocação pedonal e à crescente sedentarização do ser humano. O poeta Americano Ralph Waldo Emerson escreve a este respeito no início do século XIX, “civilized man has built a coach, but he has lost the use of his feet”, referindo-se sobretudo à classe com mais rendimentos que opta por deslocar-se de carruagem em detrimento da deslocação pedonal (*apud* Amato, 2004:127). Esta afirmação, hoje, mais do que nunca, faz todo o sentido, uma vez que, com a massificação do automóvel, já não são só os indivíduos com rendimentos mais elevados que não fazem uso dos pés.

O aumento de determinadas doenças que se tornaram pandêmicas, tais como a diabetes, as doenças coronárias ou a obesidade que têm vindo a atingir uma percentagem cada vez maior da população, incluindo as crianças, anda a par com a crescente imobilização da população que passa grande parte do dia sentada (Le Breton, 2012; www.euro.who.int/obesity).

O ato de caminhar, no entanto, embora se tenha tornado de certo modo uma “atividade anacrónica” segundo a expressão utilizada por Le Breton (2012), tem vindo a especializar-se. De salientar, que o desenvolvimento dos meios de deslocação e a complexificação do próprio ato de caminhar são acompanhados pela segmentação crescente do perfil do caminhante que adquire vários papéis (caminhante-consumidor, caminhante-turista, caminhante-deambulador, caminhante-desportista, entre outros).

O desenvolvimento dos boulevards, em especial, contribuiu para revolucionar o ato de caminhar, revolucionando o sistema de mobilidade sobre o qual os processos de mobilidade assentavam. No boulevard o caminhante desdobra-se em diversas categorias que se misturam na multidão em movimento. Encontra-se o peão que se desloca entre a casa e o trabalho, divisa-se o que deambula ao acaso nos passeios confortáveis e largos, o que se desloca de montra em montra, ou ainda o que tem como profissão publicitar diversos produtos.

É no boulevard que concomitantemente se assiste à disciplinação da rua e, conseqüentemente, do caminhante que, transformado em peão, tem de obedecer às regras de trânsito que lhe são impostas, já que os boulevards são o local por excelência da deslocação dos veículos que na ausência de constrangimentos se movem a grandes velocidades (Berman, 1989). No boulevard anteveem-se os interesses contraditórios que caracterizam o atual sistema de mobilidade e que hoje se manifestam com especial intensidade.

As questões associadas ao papel da rua e ao tráfego marcaram, em especial desde o início do século XX, as discussões acerca da cidade, fazendo da rua um espaço de contestação que opõe diferentes interesses. Em particular, a partir da Segunda Guerra Mundial, a cidade expande-se e fragmenta-se. A distinção clara entre cidade e campo desaparece. A nova cidade não tem limites e contornos definidos. As distâncias casa – trabalho aumentam associadas à utilização crescente do automóvel e às deslocações pendulares. A indústria descentraliza-se enquanto no centro se assiste a um processo de

terciarização. Concomitantemente, foram projetadas e construídas estradas e autoestradas cada vez maiores e especializadas de acordo com o princípio *predict and provide*. O espaço destinado ao peão e ao ciclista foi posto em risco, assim como a própria prática de caminhar e pedalar que já não se adequa às novas distâncias a percorrer (Domingues, 2006).

O caminhante transformado em peão, no sentido restrito do código da estrada, é sujeito a um número cada vez maior de regras de conduta que lhe vão limitando o espaço de locomoção que durante décadas partilhou com os outros meios de transporte. De ressaltar, que as práticas de mobilidade são e sempre foram marcadas por relações de poder desiguais. No entanto, hoje, assumem novos contornos.

De notar, que embora a disciplinação da rua esteja associada à disciplinação do transeunte, este, com frequência subverte as regras a que está sujeito, pese embora esta “rebeldia” tantas vezes lhe custe a vida. Um dos elementos que caracteriza o caminhante é precisamente a sua capacidade de criar atalhos, de transformar o caminho segundo as suas necessidades que, numa sociedade altamente automobilizada, vão sendo submetidas para segundo plano, sendo inúmeros os obstáculos com que se depara.

De destacar que, nunca como agora, as condições de deslocação estiveram tão facilitadas do ponto de vista técnico. No último século assistiu-se à melhoria sem precedentes das condições da rua e a uma série de inovações, tais como os elevadores e as escadas rolantes, que vêm auxiliar a deslocação. Objetos como os carrinhos de bebés, as cadeiras de rodas e todo o tipo de suportes facilitadores da deslocação, estão também cada vez mais especializados, encontrando-se uma panóplia de modelos à disposição dos sujeitos. A roupa e o calçado também se desenvolveram, diversificando-se de acordo com as várias situações quotidianas (Amato, 2004). Em especial, no que se refere ao caminhar recreativo, foram criados uma série de produtos específicos, que nas palavras de Urry, tornam o caminhante num híbrido que denomina *leisurely walker* (Urry, 2000:52).

No entanto, são inúmeras as barreiras que se colam ao caminhante numa sociedade altamente automobilizada, pressuposto em que recai a presente investigação.

Os entraves que se interpõem entre o transeunte e o caminho a transpor não são, contudo, apenas de natureza física, revestindo-se também de carácter mental. Uns e outros concorrem para dificultar, ou mesmo, obstaculizar, a prática de deslocação pedonal, limitando as opções ao alcance dos indivíduos.

A bicicleta, por outro lado, é o resultado de uma invenção humana que veio imprimir velocidade ao movimento, distinguindo-se da deslocação pedonal. A bicicleta, surge no início da década de 1860. Tendo sido recebida como uma “revolução” na locomoção, tornou-se na época, um símbolo de velocidade, progresso e independência (Simpson, 2011:49), características que hoje estão associados ao automóvel.

Inicialmente, o elevado preço das bicicletas condicionou a sua expansão, sendo utilizada sobretudo para recreio e desporto por uma classe mais abastada.² Os avanços tecnológicos ocorridos no final da década de 1890, início de 1900, vieram, no entanto, contribuir para alterar a configuração dos velocípedes, o que facilitou a sua proliferação.

Por esta altura, começam a organizar-se provas desportivas e a desenvolver-se a prática dos passeios velocipédicos, associados à contemplação da natureza em voga na época (Herlihy, 2004, Barbosa, 2007, Santos, Ana, 2011).³ Para estes estava destinada indumentária própria,⁴ o que deixa antever o carácter elitista desta prática.⁵

Em Portugal, surgem pela mesma altura diversos periódicos inteiramente dedicados à velocipedia, ou que lhe devotam uma secção.⁶ São também criados no país clubes velocipédicos⁷ e agremiações velocipédicas, assim como velódromos, onde ocorrem muitas pessoas.⁸ A 14 de Dezembro de 1889 é criada a União Velocipédica Portuguesa.

² Félix Bermudes num artigo publicado no Jornal *Velo Sport* de 14 de Janeiro de 1897, diz sobre a expansão do ciclismo que, em Portugal, existiam 6000 ciclistas matriculados, número bastante diminuto quando comparado com outros países. Diz o mesmo que isto não se devia à falta de interesse mas ao preço demasiado elevado das bicicletas. Aponta também a orografia de Portugal e o mau estado das estradas como elementos dissuasores (*apud* Correia, 1974:45).

³ Em Portugal, o primeiro passeio oficial em velocípede ocorreu a 12 de Dezembro de 1880, segundo o *Boletim de Notícias do Club Velocipedista Portuense* de 1 de Dezembro de 1880.

⁴ O jornal *O Velocipedista* de Junho de 1893, aconselha o uso de “camisola azul e branca às riscas largas, calção de flanela branca, meia até ao meio da canella, deixando vêr um pouco da perna, sapatos de lona branca, bonet de fazenda clara, enfim como se deve andar quando se quer fazer um passeio a rigor, segundo manda a boa hygiene da velocipedia”.

⁵ Por exemplo, o passeio velocipédico realizado pelo Velo Clube de Lisboa, no dia 9 de Junho de 1901, a Mafra, contava com um almoço no Hotel Moreira. Os ciclistas foram recebidos na vila ao som de duas filarmónicas (*Tiro Civil*, 15 de Junho de 1901).

⁶ Destaca-se *O Boletim de Notícias do Club Velocipedico Portuense* (1880); *O Velocipedista: Revista Quinzenal dedicada ao clube velocipedista do Porto* (1893-1895); *A Bicyleta* (1895); *O Tiro Civil- Orgão da associação de Atiradores Civis Portugueses* (1896-1903), o *Tiro e Sport* (1904-1913), continuação do anterior; o *O Campeão – Seminário de Literatura Critica e de Sport* (1899- 1901) e o *Boletim Oficial da União Velocipédica Portuguesa* (1905-1940).

⁷ Em 1881 foi fundado no Porto o primeiro Clube Velocipédico português – O Clube velocipedista portuense - que ao fim de três anos encerrou. O jornal *O Velocipedista*, de 15 de Junho de 1893, diz que assistiram 20.000 pessoas à corrida de velocípedes organizada pelo Club Velocipedista do Porto que ocorreu na rotunda da Boavista.

⁸ Segundo parece, a primeira prova velocipédica realizada em Portugal teve lugar a 17 de Maio de 1885 no Hipódromo de Belém (*Boletim Oficial da União Velocipédica Portuguesa*, Fevereiro de 1924, nº119).

Apesar dos progressos ocorridos, persiste a desconfiança. Questões associadas aos perigos que a bicicleta representa para a saúde, para a moral, sobretudo em relação à utilização da bicicleta pela mulher e para os peões, surgem com frequência na imprensa⁹.

Por outro lado, a questão do preço das bicicletas, do pagamento de taxas sumptuárias, do mau estado das estradas e dos acidentes a que os ciclistas estão sujeitos, são também assuntos recorrentes nos jornais da época, sendo associados ao fraco desenvolvimento da bicicleta em Portugal em comparação com outros países, tais como a França, a Alemanha e a Dinamarca, onde é usada de forma utilitária no quotidiano dos indivíduos.¹⁰

Com o tempo, o uso da bicicleta parece ter entrado em declínio entre a população com rendimentos mais altos, o que é acompanhado pelo encerramento de muitos velódromos, pelo enfraquecimento do excursionismo e pelo advento do automobilismo. Segundo o *Boletim da União Velocipedica* de Maio de 1920, em Portugal, a bicicleta “quase que não é usada a não ser por algum modesto operário despido de preconceitos”. O jornal cita algumas exceções e pergunta “porque é que não a utilizam sem ser apenas nos passeios de Domingo quem a tem?”.

Embora através da leitura dos periódicos¹¹ da época não se consiga traçar um retrato exato da sua evolução em Portugal, já que estes dão sobretudo ênfase às corridas de

⁹ O jornal *O Tiro Civil*, de 15 de Maio de 1897, referindo-se aos desenvolvimentos da velocipédia em Portugal refere:

Este bello género de sport, que há quinze anos só um ou outro por raridade cultivava, tornou-se ultimamente, como que uma perfeita monomania. A creacção dos clubs e grupos velocipédicos mais ou menos espalhados por todo o paiz, a construção de velódromos, as corridas, os grandes records ultimamente realizados, o aumento de grande número de casas, que n'este género negociam, as polemicas e as discussões das novas e das melhores marcas, o grande numero de cyclists que diariamente percorrem as ruas e arrabaldes da capital, bem comprovam que a velocipédia é certamente o ramo do sport hoje entre nós mais desenvolvido [...].

¹⁰ Um artigo publicado no *Boletim Oficial da União Velocipedica Portuguesa* de Dezembro de 1905 (nº9), na página 3 e 4, com o título “Essa Engenhoca...”, assinado por J. da Costa Braga, remete para algumas das questões que continuam hoje presentes na discussão acerca da utilização da bicicleta, nomeadamente a sua utilização desportiva versus utilitária. Diz o mesmo:

[...] não terá sido boa a orientação apresentando-a à primeira vista pelo seu lado sportivo; a pista reclama alguns de sangue mais ardente, muitos outros gosam e enthusiamam-se assistindo a esses torneios, mas a generalidade não chega a comprehender que a bicycleta pode ser cousa mui diversa d'aquillo que se vê n'um velódromo.[...]. E não é nada d'isto o grande destino da bicycleta, não é assim que eu vejo n'essas grandes capitães, os milhares e milhares de cyclists – note-se bem- de ambos os sexos, de todas as edades e da mais alta classe ao mais simples moço de qualquer officina [...].

¹¹ Foram consultados os seguintes Jornais: *Boletim de Notícias do Club Velocipedista Portuense* (nº único – 1/12/1880), *A Bicycleta – Revista Quinzenal de Velocipedia* (nº único - 1/05/1895); *O Velocipedista: Revista Quinzenal dedicada ao clube velocipedista do Porto* (1893-1895); *O Campeão – Seminário de Literatura Critica e de Sport* (1899- 1901); *O Tiro Civil- Orgão da Associação de Atiradores Civis Portugueses* (1896-

bicicleta, aos passeios e à vida dos clubes velocipédicos, é possível compreender que, pelo menos entre os indivíduos com mais rendimentos, o entusiasmo inicial foi diminuindo ao longo do tempo, conduzindo ao declínio da utilização da bicicleta que é substituída por uma nova paixão – o automóvel.

Quanto à população com rendimentos mais baixos, não é possível esboçar um quadro da sua evolução através da leitura dos periódicos. No entanto, depreende-se que a utilização da bicicleta começa a estar associada à população com menores rendimentos. A bicicleta parece ter-se tornado realmente o “cavalo do pobre” (Santos, Ana, 2011), como protagonizavam alguns aquando do seu surgimento, o que está associado à sua massificação.

Deste modo, embora o ciclismo desportivo tenha conseguido perdurar, ainda que com altos e baixos, continuando a despertar grandes paixões (Santos, Ana, 2011), com o tempo, primeiro com o desenvolvimento dos transportes coletivos e, mais tarde, com o acréscimo da facilidade de compra de automóvel, a bicicleta, enquanto meio de transporte, começa a entrar em desuso na maioria das localidades, mesmo naquelas em que era o meio de deslocação tradicional por excelência. Embora ainda se encontre um número relativamente grande de ciclistas urbanos em locais como a Murtosa ou a Gafanha da Nazaré, com grande tradição na utilização da bicicleta, distancia-se da realidade de outrora.

Assim, com exceção destes pequenos redutos, o uso da bicicleta como meio de transporte é muito reduzido em Portugal e está longe de ser considerado uma prática banal. Nota-se, no entanto, um aumento da visibilidade dos ciclistas urbanos, sendo cada vez mais comum encontrar-se ciclistas que não estão a fazer desporto. São também cada vez mais numerosas as iniciativas que abrangem a bicicleta enquanto meio de transporte. Este fenómeno chamou-nos a atenção, levando-nos a colocar a hipótese de que se está a assistir ao renascimento do entusiasmo pela bicicleta na vertente utilitária. Embora ainda não tenha grande expressão nos resultados dos Censos que, em termos gerais, apontam para um decréscimo da utilização da bicicleta como meio transporte, há indícios que é uma prática em ascensão. Parte-se, assim, desta conjuntura, para analisar os motivos que levam os atores sociais móveis a adotar a bicicleta como meio de transporte numa sociedade altamente automobilizada.

1903); *Tiro e Sport* (1904-1913); *Boletim Oficial da União Velocipédica Portuguesa* (1905-1940); *O Volante* (1926-1941).

De assinalar, também, que os benefícios associados a andar a pé e de bicicleta têm vindo, cada vez mais, a ser objeto de discussão por parte dos poderes públicos, sobretudo no âmbito do ambiente e da saúde mas, também, no que se refere à resolução de diversos problemas associados com o excesso de automóveis na cidade. Este fator merece ser realçado, remetendo para as questões relacionadas com a vivência do espaço público, que têm vindo progressivamente a ganhar mais relevância por parte dos poderes públicos. Deste modo, a adoção de práticas de mobilidade suaves são apresentadas cada vez mais, não só como uma mais-valia para os indivíduos mas, também, como uma mais-valia para a comunidade, pese embora muitas iniciativas que têm vindo a ser desenvolvidas neste domínio, incidam sobretudo nas vertentes desportiva e recreativa das deslocações pedonal e velocipédica e se resumam, por vezes, a atividades pontuais sem continuidade, notando-se, regra geral, a ausência de políticas públicas mais abrangentes, pese embora estas estejam timidamente a surgir.

De salientar a nível nacional, a importância para a temática de documentos como as Resoluções da Assembleia da República nº 3/2009 e n.º 4/2009, publicadas no Diário da Republica 1.ª série, nº 25, de 5 de Fevereiro de 2009, que vêm reconhecer claramente a importância da deslocação pedonal e velocipédica, realçando a necessidade de se implantarem medidas que as favoreçam.

Nota-se também, um aumento do interesse pela investigação acerca das questões associadas à mobilidade suave, sobretudo sobre a utilização da bicicleta em meio urbano, que começa a ser tratada como um meio de transporte a par com os restantes. De assinalar, que a maioria destes estudos posiciona-se no campo dos transportes, sendo poucos os que incidem no campo das ciências sociais.

É, contudo, essencial examinar os processos sociais que estão subjacentes às escolhas feitas pelos indivíduos no campo da mobilidade, o que passa, necessariamente, pela análise das representações associadas às práticas sociais desenvolvidas pelos atores sociais no campo da mobilidade em geral e da mobilidade suave, em particular. A mobilidade quotidiana assume-se como um elemento central na vida dos indivíduos e na vivência da cidade. Tal como sublinha Cresswell (2006), as questões associadas à mobilidade não são neutras e as escolhas realizadas neste campo, tanto ao nível das políticas públicas como ao nível pessoal, têm múltiplas repercussões em diversos campos.

Partindo-se da análise das mudanças sociais de larga escala ocorridas na sociedade portuguesa nas últimas décadas, sobretudo no campo do urbanismo e dos transportes, examina-se as práticas de mobilidade dos atores sociais móveis no campo das mobilidades suaves, estabelecendo-se uma ligação entre o quotidiano dos indivíduos, associado a inúmeras contingências, e as suas práticas de mobilidade em espaço urbano.

Procura-se captar as sensações, as emoções os símbolos e os significados que definem a experiência concreta de andar a pé ou de bicicleta na cidade, elemento que distingue este estudo dos estudos de mobilidade realizados no campo dos transportes que se centram mais nas infraestruturas e menos nos atores sociais móveis. Trata-se menos de analisar as infraestruturas, do que de analisar o modo como os indivíduos avaliam e interpretam os obstáculos físicos e mentais com que se deparam.

Segundo Machado Pais (2002:127-128), os significados culturais são criados através do uso de símbolos. A sua descoberta passa não só pela compreensão dos significados que esses símbolos têm para os indivíduos, como também pela compreensão do uso que os indivíduos fazem dos mesmos, aspeto privilegiado neste estudo.

O presente estudo está dividido em duas partes. Na primeira, que está subdividida em três capítulos, analisa-se as teorias mais importantes sobre a temática.

No primeiro capítulo discute-se o conceito de mobilidade em ciências sociais e a importância que o mesmo tem na sua agenda, sendo dada especial atenção à mobilidade urbana. Dá-se particular relevo ao debate em torno do conceito de *mobilities turn* apresentado por John Urry (2000, 2007) e ao conceito de *motilidade* desenvolvido por Vincent Kaufmann (2002).

No segundo capítulo, é estabelecida uma relação entre as mobilidades suaves e as mobilidades motorizadas, sendo dada ênfase às consequências da automobilização da sociedade sobre a vivência do espaço público, nomeadamente sobre as alterações dos usos da rua, e sobre o quotidiano dos indivíduos, sobretudo dos que não se deslocam de automóvel. É ainda discutida a relação entre as alterações ocorridas no sistema de transportes e no sistema urbano.

O terceiro capítulo, incide sobre a relação entre velocidade e lentidão, sendo exploradas as narrativas associadas aos dois conceitos. Para isso, parte-se da ideia que o tempo tal como é entendido no presente é uma construção social. Por outro lado, analisa-se

também o conceito de compressão tempo-espaço, nomeadamente o discurso acerca do fim das distâncias. Finalmente, são apresentados exemplos de resistência à lógica dominante.

Na segunda parte analisa-se, no capítulo quatro, a evolução das práticas de deslocação em Portugal, que são relacionadas com as mudanças urbanas e demográficas ocorridas sobretudo a partir da década de 1960. São também apresentados os indicadores de acidentes rodoviários e os índices de exercício físico da população. No final do capítulo são discutidas as políticas públicas desenvolvidas em prol da mobilidade suave a nível da UE e a nível nacional. Sempre que possível foram feitas comparações com os restantes países da UE.

Nos capítulos seguintes procede-se à análise do trabalho de campo. No capítulo cinco, analisa-se as práticas e representações sociais dos entrevistados em relação à deslocação pedonal e no capítulo seis à deslocação velocipédica.

Finalmente, é desenvolvida uma reflexão que dá conta das conclusões a que se chegou.

ORIENTAÇÕES METODOLÓGICAS

O trabalho de campo, que decorreu entre 2010 e 2012, foi antecedido de uma fase exploratória durante a qual se recorreu a várias fontes de recolha de informação, com o objetivo de se proceder à identificação das práticas e dos atores que atuam no campo das mobilidades suaves.

Realizou-se, em primeiro lugar, uma pesquisa dos sítios da Internet dos municípios de Portugal Continental com o objetivo de conhecer os projetos realizados ou a executar no campo da mobilidade suave. A informação disponível nem sempre é de fácil observação, já que muitas autarquias têm os seus sítios muito desatualizados, o que dificultou a procura de informação fidedigna. Outros são omissos acerca do assunto.

Começou-se por fazer um levantamento de todos os projetos relacionados com a mobilidade e fruição dos espaços públicos. Posteriormente, foram selecionados os projetos exclusivamente ligados à promoção da mobilidade pedonal e velocipédica na vertente da deslocação quotidiana. Ficaram de lado os que, apesar de visarem facilitar e sensibilizar a população para a importância de caminhar e pedalar, se centram na vertente desportiva e de lazer.

Concomitantemente, foi enviado um pequeno inquérito para as autarquias de Portugal Continental com vista a aprofundar a temática. Este inquérito, que tinha um carácter sobretudo exploratório, teve um fraco retorno.

Simultaneamente, deu-se início à construção de um observatório de imprensa com o objetivo de examinar as temáticas em destaque na área da mobilidade suave. A seleção dos jornais foi feita com base nas estatísticas referentes a 2009, divulgadas pela Associação Portuguesa para o Controlo de Tiragem e Circulação dos Jornais Nacionais, na existência ou não de edições *online* e no recurso ao motor de pesquisa.

Foram selecionados dois jornais de grande tiragem: o *Jornal de Notícias* que, em 2008, recebeu um prémio da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de

Bicicleta (FPCUB) por divulgação de boas práticas de utilização da bicicleta e o *Jornal Público*. A recolha de artigos incidiu sobre os anos de 2004 a 2012. As expressões de pesquisa utilizadas foram: “Pedonal”, “peão”, “bicicletas”, “ciclovias”, “ciclistas”, “zonas 30”, “acalmia de trânsito”, “acidentes rodoviários”, “passeios”, “zonas pedonais”, “trânsito”, “automóvel”, “Pedibus”, “Caminhar”, “estacionar” “mobilidade” e passeadeiras. Os artigos foram agrupados em três grandes temas: peões, bicicletas e mobilidade que por sua vez foram divididos em subtemáticas¹².

Paralelamente, foram estabelecidos contactos com informantes privilegiados com responsabilidade na área dos transportes, da deficiência, na defesa do peão e do ciclista e na implantação de diversas ações na área da mobilidade suave. Foram ainda agendadas reuniões com associações de moradores em Coimbra e Lisboa (anexo VIII). Tentou-se diversificar as fontes de informação de forma a captar a problemática segundo diversos ângulos.

O trabalho de campo que se seguiu apoiou-se inicialmente nas informações recolhidas durante a fase exploratória que permitiram identificar as narrativas em curso na sociedade acerca da temática, os projetos mais relevantes, assim como os atores mais preponderantes neste âmbito.

Para tratar estas questões optou-se por uma metodologia de cariz qualitativo, uma vez que ao enfatizar a natureza socialmente construída do real, é a que melhor se adequa ao objeto de estudo. Com efeito, aquilo que se pretende é analisar as representações e práticas de deslocação pedonal e velocipédica, partindo das interpretações e significados construídos em torno das mesmas pelos atores sociais móveis e das estratégias que desenvolvem para ultrapassar os constrangimentos a que estão sujeitos no quotidiano (Denzin e Lincoln, 2005). Esta metodologia, além de permitir a obtenção de informações que não foram antecipadas pelo investigador, favorece ainda a exploração do como e do porquê dos comportamentos desenvolvidos pelos atores sociais neste campo.

¹² A temática “peões” foi subdividida em oito subtemáticas: infraestruturas, instrumentos facilitadores da deslocação pedonal, reivindicação de melhores condições de deslocação, acessibilidades, acidentes, promoção da deslocação pedonal, conflitos de interesses e outros.

A temática “bicicletas” foi subdividida em nove subtemas: infraestruturas, acessibilidades, acidentes, promoção de causas diversas utilizando a bicicleta, promoção da bicicleta, indústria/comércio velocipédico, instrumentos facilitadores da deslocação velocipédica, ações de reivindicação de melhores condições de deslocação, utilização da bicicleta para fins profissionais.

A temática “mobilidade” foi subdividida em sete subtemas: infraestruturas, acessibilidades, ações reivindicação de melhores condições de deslocação, mobilidade viária, transportes públicos, instrumentos facilitadores da deslocação, ações de promoção da mobilidade suave.

Procedeu-se ao aprofundamento da realidade empírica, recorrendo-se a diversas fontes de informação. O material produzido pode ser dividido em dois grupos segundo a sugestão de Burgess (1997).

No primeiro, integram-se os documentos que não tendo sido criados pelo investigador lhe permitem aprofundar a temática em estudo. Destaca-se neste âmbito os documentos estatais e institucionais, nacionais e internacionais, que direta ou indiretamente, abordam a problemática da mobilidade não motorizada, as estatísticas nacionais e europeias, a legislação nacional específica sobre a temática e os sítios da Internet institucionais, nacionais e internacionais, que incidem sobre o objeto de estudo. Incluiu-se ainda diversos blogues sobre a temática.

Destaca-se neste domínio, a análise dos planos de mobilidade sustentável realizados por quarenta municípios portugueses no âmbito do “projeto mobilidade sustentável” coordenado pela Agência Portuguesa do Ambiente. Realça-se também o levantamento das medidas permanentes implantadas pelos municípios aderentes ao Dia Europeu sem Carros e à Semana Europeia da Mobilidade entre 2005 (primeiro ano em que estão disponíveis) e 2013.

No segundo grupo, inclui-se o material produzido no decorrer do trabalho de campo. Salienta-se o material resultante das entrevistas semidiretivas, em que assenta a investigação, as fotografias realizadas no decorrer do estudo, as anotações do diário de campo mantido durante a investigação e a análise de conteúdo das entrevistas.

As investigações teórica e empírica foram-se cruzando, de tal modo que o trabalho empírico se inspirou na teoria que, por sua vez, foi atualizada de acordo com os resultados do trabalho empírico.

Optou-se por assentar a investigação numa lógica de descobrimento mais propícia a captar a flexibilidade e a ambivalência do quotidiano, incorporando-se o papel do investigador-deambulador invés do investigador-turista (Machado Pais, 2002). Como afirma Machado Pais (*ibidem*:33), “O verdadeiro desafio que se coloca à sociologia do quotidiano é o de revelar a vida social na textura ou na espuma da «aparente» rotina de todos os dias, como a imagem latente de uma película fotográfica”.

Técnicas de recolha de dados

Segundo Jean-Pierre Deslauriers (1997: 294 *apud* Guerra, 2008:11), a expressão “métodos qualitativos” não tem um sentido preciso em ciências sociais, designando, antes, uma variedade de técnicas interpretativas que dão mais atenção ao significado dos fenómenos que à sua frequência. Na realidade, a investigação qualitativa inclui notas de campo, entrevistas, fotografias, registos áudio, entre outros (Denzin e Lincoln, 2005:3).

Como tal, a primeira questão que se colocou foi quais as técnicas a utilizar de modo a apreender o fenómeno em estudo. Sheller e Urry (2006) partindo do “novo paradigma da mobilidade”, segundo o qual as práticas e culturas de mobilidade estão no centro dos processos sociais, defendem que a investigação dos corpos em movimento deve realizar-se no contexto em que o movimento se desenvolve. Assim, se aquilo que se pretende é estudar as práticas de deslocação pedonal e velocipédica, à partida estas devem ser investigadas no local onde se processam, isto é, no espaço público (Fincham *et al.*, 2010).

Büscher e Urry (2009), afirmam que os corpos sentem e dão sentido ao mundo à medida que se deslocam. Delgado (2005:34), por seu lado, refere que o espaço existe através de uma vivência e uma perceção que são sempre corporais. De salientar ainda, segundo Delgado, que o corpo é simultaneamente produto e produtor do espaço. Machado Pais (2010), por sua vez, refere que a cidade, na medida em que pode ser apreendida como um texto social, ocasiona diferentes leituras. Esta leitura da cidade remete a De Certeau (1990). Para o autor, o caminhante rescreve a cidade através dos seus passos. São estes que moldam o espaço que de outro modo não existiria. O ator social móvel constrói, deste modo, através das suas práticas de deslocação mais ou menos rotineiras o seu espaço de mobilidade. Os sujeitos movem-se em tempos-espacos muito mais complexos do que os que se advinham a partir dos mapas da mobilidade física (Massey, 2002:458-475). Pode-se afirmar que os mapas apenas nos dão uma visão abstrata do trajeto entre A e B (De Certeau, 1990), um trajeto que se altera ao longo do ciclo de vida dos indivíduos, dos dias da semana ou dos meses do ano, originando novas interpretações, perceções e apropriações do espaço

A questão que se coloca é qual a melhor forma de captar as rotinas, as práticas os significados associados à experiência diária dos atores sociais no campo da mobilidade

suave quotidiana em espaço urbano. Esta questão é tanto mais premente quanto o estudo se debruça sobre uma prática tão banal e familiar como “andar a pé”.¹³

Teixeira Lopes responde a isto:

Ora, caminhando, eis a proposta, prática e analítica, as identificações vão sendo forjadas de forma dinâmica, dialógica e multifacetada, em permanente relação e aprendizagem pela experiência – neste caso, a experiência de andar na e pela cidade, de conceber o *sujeito andante* como *sujeito falante*, que inscreve os seus passos na ordem do discurso, uma outra forma, afinal, de *fazer lugar*, ocupando os espaços vazios da cidadania.

(Teixeira Lopes, 2008: 142)

Kusenbach (2003), introduz as entrevistas *go-along* como um instrumento de investigação que tem a vantagem de não retirar os entrevistados do ambiente onde desenvolvem as suas rotinas diárias o que, segundo a autora, facilita a manifestação de certos assuntos que poderão ficar esquecidos ou ser minimizados pelos entrevistados, porque considerados triviais, numa situação de entrevista sentada que se centra, sobretudo, na conversa entre o entrevistador e o entrevistado. Esta prática permitirá, segundo a autora, trazer ao de cima certas práticas e significados que poderiam permanecer escondidos numa entrevista tradicional, sobretudo quando se trata de atividades rotineiras como caminhar e pedalar.

Além disso, as entrevistas *go-along*, têm também a vantagem de facilitar o acesso do investigador em tempo e contexto reais às práticas e experiências do sujeito, isto é, ao modo como constrói o espaço no decorrer das suas práticas de mobilidade, colocando-o no “mundo do entrevistado”.

Kusenbach (2003), sublinha que esta técnica ao combinar a observação participante com a entrevista, tem vantagens, na medida em que permite ultrapassar os limites de cada uma das técnicas atrás referidas, quando utilizadas por si só.

No âmbito da presente investigação, esta técnica mostra-se particularmente interessante para explorar as barreiras físicas à deslocação, já que a discussão abstrata acerca das mesmas dificulta a sua identificação. Por um lado, porque as rotinas associadas à deslocação quotidiana, independentemente do meio utilizado, conduzem à naturalização dos obstáculos, dificultando a sua racionalização por parte dos sujeitos. Por outro, porque possibilitam que o investigador tenha uma experiência *in loco* das dificuldades, tal como

¹³ Segundo Machado Pais (2002:30) é precisamente interrogando os “aspectos frívolos e anódinos da vida social” que “encontramos condições e possibilidades de resistência que alimentam a sua própria rotura”.

são compreendidas pelos sujeitos e das estratégias que utilizam para as ultrapassar. Facilita ainda a investigação do modo como os indivíduos constroem o seu trajeto e da relação que estabelecem com os outros utilizadores da rua, assim como com as estruturas imóveis ou móveis que encontram no seu caminho.

Tendo em conta os fatores atrás enunciados, optou-se inicialmente por utilizar esta técnica no estudo da deslocação pedonal. A aplicação desta técnica ao estudo da deslocação velocipédica ficou desde logo posta de parte, na medida em que, não se sabendo andar de bicicleta, não se poderia acompanhar os entrevistados. Além disso, a utilização desta técnica estava desde logo condicionada por uma das normas do Código da Estrada em vigor na altura em que as entrevistas foram realizadas (2010-2011), segundo a qual dois ciclistas não podiam deslocar-se na estrada lado a lado, o que dificultaria a interação entrevistador-entrevistado.

Surgiram, no entanto, alguns constrangimentos que limitaram a aplicação desta técnica apenas a onze entrevistados, um deles, utilizador quotidiano da bicicleta. Nos contactos prévios estabelecidos com a maioria dos entrevistados apesar de se apresentar a entrevista *walk-along* como a mais indicada para o estudo a realizar, foi esclarecido que caso não pudessem ou não quisessem, poderiam optar por uma entrevista tradicional, o que aconteceu na maioria dos casos.

Entre os fatores que condicionaram a realização deste tipo de entrevistas destaca-se, em primeiro lugar, constrangimentos de ordem temporal, já que alguns entrevistados não dispunham de muito tempo para a realização da entrevista. Em segundo lugar, devido ao facto de diversos entrevistados não terem na deslocação pedonal o meio de locomoção habitual, não fazia sentido recriar trajetos que não fazem habitualmente. Por fim, salienta-se que diversos entrevistados não se mostraram abertos à realização de uma entrevista deste tipo, talvez devido ao facto de sair da normalidade ou talvez porque não estando habituados a caminhar, não se revejam no papel de caminhantes. Na verdade, alguns indivíduos contactados não aceitaram ser entrevistados, independentemente da técnica utilizada, dando como razão “não andarem a pé”, não se revendo no papel de caminhantes mas no de automobilistas.

De realçar, que alguns entrevistados foram contactados através das instituições onde trabalhavam ou tinham formação, o que limitou a utilização desta técnica, já que

algumas destas entrevistas desenrolaram-se nas referidas instituições, sem que os sujeitos pudessem sair das mesmas.

Embora, como já foi referido, as entrevistas *walk-along* se tenham revelado uma boa técnica de recolha de dados, sobretudo quanto à identificação de obstáculos e à observação da relação dos sujeitos com o espaço circundante, as entrevistas semiestruturadas realizadas de modo tradicional, permitiram em alguns casos ir mais além que as anteriores no aprofundamento das temáticas associadas às práticas de mobilidade quotidiana.

A possibilidade de se combinar no decorrer da mesma entrevista momentos em que a entrevista é realizada em movimento com ocasiões em que entrevistado e entrevistador se sentam, parece ser neste caso a melhor solução.

Segundo Bissel (2010), uma vez que a mobilidade é feita também de imobilidades, o uso exclusivo de “metodologias ativas” que tendem a privilegiar apenas as dimensões dinâmicas da experiência corpórea, podem mostrar-se limitativas porque não captam o fenómeno da mobilidade na sua totalidade, descorando as práticas sedentárias. O autor defende, deste modo, a utilização de diversas técnicas que permitam combinar metodologias mais ativas com outras mais passivas, o que acabou por acontecer.

Escolha dos entrevistados

As entrevistas foram realizadas em Aveiro, Coimbra e Lisboa. Optou-se por estas cidades devido ao facto de serem localidades com dimensão e orografia diferentes e com políticas de transporte diversas. No caso das entrevistas realizadas no âmbito do estudo da deslocação velocipédica, foi incluído um entrevistado residente no Porto.

Não se pretendia, no entanto, estabelecer comparações entre as mesmas mas, sim, obter uma amostra diversificada. A questão da representatividade não se colocou porque à partida sabia-se que devido à complexidade do fenómeno em estudo e à grande diversidade de situações que é possível encontrar neste campo, não seria possível de atingir com o número de entrevistas realizadas (70 para os peões e 21 para os ciclistas).

Embora à partida se tenha delimitado o perfil dos indivíduos a entrevistar, a amostra foi sendo construída durante o percurso da investigação à medida que iam surgindo novas questões e as anteriores iam sendo aprofundadas.

Caminhantes

Quanto à deslocação pedonal foram entrevistados indivíduos com mais de quinze anos com diferentes perfis. Assim, foram entrevistados indivíduos que utilizam maioritariamente o automóvel nas suas deslocações, indivíduos que se deslocam predominantemente a pé e/ou de transportes públicos, indivíduos com filhos menores, indivíduos residentes em zonas centrais e em zonas periféricas da cidade, sujeitos que residem em zonas nobres da cidade ou em bairros sociais, indivíduos que residem em zonas bem servidas de transportes públicos ou em zonas sem ou com poucos transportes, indivíduos empregados, desempregados, reformados e a estudar, indivíduos com perfil móvel ou, pelo contrário mais localizado. Foram ainda entrevistados indivíduos com mobilidade reduzida ou que têm a seu cargo filhos com mobilidade reduzida. Estes enquadram-se em diferentes perfis (ver quadro 1, anexo II).

Optou-se por entrevistar, além dos sujeitos que têm na deslocação pedonal o seu meio de deslocação principal, os que não têm, tendo-se considerado à partida que todos são caminhantes.

Foram realizados diversos contactos em cada uma das cidades junto de diversas entidades, tais como: associações de pais, associações de estudantes, juntas de freguesia, universidades seniores, centros comunitários, grupos de jovens, associações culturais, associações ligadas à problemática da deficiência, entre outras, com a finalidade de se obter uma amostra diversificada. Muitos dos contactos estabelecidos não obtiveram resposta. Isto sucedeu sobretudo a nível da maioria das associações de pais contactadas em Aveiro e Lisboa.

Estes contactos foram feitos pela Internet ou pessoalmente. Quanto ao estudo da deslocação pedonal, notou-se resistência por parte de diversos indivíduos a serem entrevistados, o que dificultou o trabalho de campo. No final, foram entrevistados setenta indivíduos, vinte e nove do sexo masculino e trinta e nove do sexo feminino, distribuídos tal como se pode ver no quadro I (anexo II). As entrevistas foram realizadas face a face, tendo decorrido em diversos locais, tais como a casa dos entrevistados, cafés, esplanadas, local de trabalho ou estudo dos entrevistados. Tal como foi referido, dez destas entrevistas foram realizadas em movimento, sendo que o trajeto foi escolhido pelo entrevistado.

Notou-se por parte de alguns entrevistados dificuldade em expressar-se sobre as suas práticas de deslocação. Isto aconteceu, sobretudo, com os que têm na deslocação pedonal o seu meio de deslocação principal e têm práticas de locomoção localizadas.

Em média as entrevistas têm a duração de cerca de vinte minutos. Quanto às entrevistas *walk-along*, a sua duração esteve dependente, na maioria dos casos, do trajeto realizado, embora em algumas situações se tenha prolongado além do mesmo.

Ciclistas

Quanto ao estudo da deslocação velocipédica, optou-se por entrevistar apenas indivíduos que utilizam a bicicleta como meio de transporte nas suas deslocações urbanas, independentemente da frequência com que o fazem. Ficaram de fora da amostra os indivíduos que utilizam a bicicleta unicamente para desporto ou recreio. Foram apenas incluídos os indivíduos que têm uma experiência relativamente recente de utilização da bicicleta como transporte, já que o estudo se centrou no renascimento da utilização da bicicleta como meio de transporte em meio urbano.

Os contactos com os possíveis entrevistados foram estabelecidos inicialmente através de blogues acerca da temática e através da página da Internet da “Massa Crítica”, o que se repercutiu no perfil dos entrevistados, indivíduos na casa dos 20-40 anos, ligados a atividades de promoção da bicicleta ou mesmo a pequenos negócios nesta área, com habilitações ao nível do ensino superior.

Foram também realizados outros contactos através de outras fontes, tais como associações de estudantes e associações de moradores, o que permitiu incluir indivíduos com uma ligação um pouco diferente à bicicleta, não estando tão diretamente envolvidos em ações de sensibilização a favor da bicicleta, o que contribuiu para diversificar um pouco a amostra.

Os indivíduos entrevistados (21) encontram-se, na sua maioria, no escalão etário dos 20 aos 40 anos, destacando-se os indivíduos do sexo masculino (17). São estudantes ou exercem uma atividade económica (ver quadro 2, anexo V). Apesar da discrepância verificada entre homens e mulheres entrevistados, a partir da análise dos dados dos últimos censos, pode-se constatar que, também a nível da sociedade, os homens excedem as mulheres quanto à deslocação velocipédica (quadro I, anexo 5).

As entrevistas variaram quanto à sua duração, tendo em média 20 a 40 minutos. Foram realizadas face a face, tendo decorrido a maioria em cafés ou esplanadas. Numa das entrevistas recorreu-se à técnica *walk along*, sendo que no decorrer da qual o entrevistado levou a bicicleta pela mão.

Todas as entrevistas realizadas aos peões e aos ciclistas foram gravadas em formato digital e depois posteriormente transcritas. Na transcrição optou-se por corrigir a maioria dos erros gramaticais para facilitar a leitura. Foram também excluídas a maioria das hesitações e as situações de riso.

Outros

Além destas entrevistas, foi também realizada uma entrevista a um representante do “Movimento Passeio Livre”, um movimento ou “Encontro de consciências” como lhe preferem chamar, que alia a manutenção de um blogue que coloca fotografias de automóveis em transgressão, nomeadamente em cima dos passeios, à colagem de autocolantes em automóveis mal estacionados na rua.

Foi também realizada uma entrevista ao impulsionador do movimento “Entrada Norte”, um movimento que desenvolveu uma série de iniciativas com o objetivo de alertar para as más condições de circulação dos peões na Rua do Caminho de Ferro, junto à Estação de Santa Apolónia, em Lisboa, chamando a atenção para a necessidade da criação de uma porta de acesso à estação no muro do lado norte que fica na Rua dos Caminhos de Ferro.

O imediatismo associado ao polémico “Movimento Passeio Livre”, levou à sua inclusão como caso de estudo. No segundo caso, optou-se por aprofundar esta ação, não só porque são poucas as atividades desenvolvidas em prol dos peões mas, também, porque são menos ainda aquelas que conduzem a mudanças efetivas, o que aconteceu neste caso.

Estas entrevistas não foram transcritas na íntegra, tendo-se procedido apenas à sua síntese já que o que se pretendia era explorar as razões que estiveram no cerne da constituição destes movimentos.

Guião das entrevistas

Foram criados dois guiões, um para os peões, outro para os ciclistas (anexos I e IV, respetivamente), que foram aplicados com alguma flexibilidade, nomeadamente no que se refere à ordem das questões. Deixou-se, tanto quanto possível, os entrevistados discorrer sobre o assunto.

Quanto aos peões, foram ainda criados além do guião geral, dois guiões específicos (anexo I), um para os pais com crianças menores e outro para as pessoas com mobilidade reduzida. No primeiro caso, acrescentou-se questões relacionadas com as práticas de mobilidade das crianças e com as escolhas feitas neste campo. No segundo caso, exploraram-se os obstáculos arquitetónicos que as pessoas com mobilidade reduzida encontram no seu quotidiano e a forma como os ultrapassam.

Quanto às entrevistas realizadas ao participante no “ Movimento Passeio livre” e ao impulsor do movimento “Entrada Norte”, deixou-se os indivíduos falar sobre o assunto, sendo interrompidos apenas para esclarecimento de certas dúvidas.

Análise das entrevistas

O tratamento das entrevistas realizadas e a sua conseqüente sistematização, foi feita com base na técnica de análise de conteúdo que tem como objetivo primeiro a simplificação e organização dos dados em bruto. Optou-se pela análise de conteúdo temática-categorial que foi feita sem recurso a qualquer programa informático.

Este trabalho de redução e organização dos dados decorreu em duas fases. Na primeira fase as entrevistas foram lidas uma por uma e sintetizadas. Cada entrevista foi lida diversas vezes até todo o trabalho de sistematização estar completo. Esta prática, segundo Bardin (2008), favorece a “imersão no mundo subjetivo do outro”. A autora, apesar de referir que não se deve por de parte a análise horizontal ou transversal, à qual se recorreu numa segunda fase, já que esta permite a relativização e o distanciamento por parte do investigador, suscitando a identificação das regularidades e semelhanças entre os entrevistados, propõe que esta seja completada por um processo de decifração estrutural centrado em cada entrevista, já que este prepara e facilita o processo subseqüente de análise transversal.

Segundo a autora, cada entrevista expressa uma determinada dinâmica pessoal, construindo-se segundo uma lógica específica que interessa decifrar. O recurso à análise meramente transversal, pode conduzir ao empobrecimento da análise, já que relega para segundo plano a organização do discurso do entrevistado.

Através do processo de inventariação e classificação inerente à análise de conteúdo, foram identificadas diversas categorias e subcategorias analíticas apresentadas em anexo (III e VI). A análise categorial foi feita sentença a sentença.

Blogues

Foram dois os objetivos que conduziram à recolha de blogues sobre a temática em estudo. Em primeiro lugar, procurou-se examinar se as questões associadas à deslocação pedonal e velocipédica eram discutidas na blogosfera e como eram. Em segundo lugar, procedeu-se à análise do modo como as questões relacionadas com os obstáculos à mobilidade suave eram tratadas e se eram (e como eram) desenvolvidas ações de resistência.

Foram identificados 55 blogues, 8 que tratam de questões relacionadas diretamente com a deslocação pedonal, 45 que se debruçam essencialmente sobre a utilização da bicicleta como forma de transporte e 2 que tratam de questões ligadas à mobilidade suave em geral.

Estes blogues foram catalogados de acordo com as temáticas abordadas (anexo X).

I PARTE
(I) MOBILIDADES EM ESPAÇO
URBANO

1 (I)MOBILIDADES

A mobilidade é um fenómeno complexo que ultrapassa, em muito, as questões do movimento entre dois pontos e do meio de deslocação a utilizar, remetendo para questões culturais, artísticas, sociais, económicas, políticas, ambientais, urbanísticas. Em suma, a mobilidade de um modo genérico está presente em todos os campos do quotidiano. Bens, pessoas e informações estão em constante movimento, podendo afirmar-se que a mobilidade é uma componente integral das sociedades modernas e do ser humano (Urry, 2000a; 2000b; 2001, 2007).

A escala a que as pessoas viajam atualmente não tem comparação com qualquer outra época. Previa-se que em 2010, o número de chegadas internacionais legais atingisse um bilião de pessoas por ano, quando em 1950 este número chegava apenas aos 25 milhões. Em 1998, contavam-se 552 milhões de automóveis a nível mundial, valor que deve chegar aos 730 milhões em 2020. Em 1800, o número de quilómetros percorridos em média, por cada indivíduo, por dia, nos EUA, ficava-se pelos 50 metros, hoje, atinge os 50 quilómetros. Além dos quilómetros fisicamente percorridos, devem considerar-se também os quilómetros virtuais que se situam na casa dos milhares (Urry, 2007: 3-4).

A média anual de milhas *per capita* nas cidades, resultantes das deslocações realizadas pelos residentes e pelos não residentes, registou um aumento significativo entre 1870 e 1990, quer nas cidades da Europa Ocidental quer nas da América do Norte (Hart, 2001:109). Enquanto que em 1870, se contabilizavam para a América do Norte uma média de 750 milhas *per capita* (ca. 1389 Km) e para a Europa Ocidental uma média de 700 milhas (ca. 1296 Km), em 1930, registavam-se, respetivamente 2295 milhas (ca. 4250Km) *per capita* na América do Norte e 1800 milhas (ca.3333 Km) na Europa Ocidental. Em 1990, estes valores atingiram o número de 4460 milhas (ca.8259 Km) *per capita* na América do Norte e 3085 milhas (ca.5713 Km) na Europa Ocidental. Atualmente, o número de quilómetros percorridos pelos cidadãos de todo o mundo perfaz os 23 biliões de

quilómetros, prevendo-se que em 2050 este número atinja os 106 biliões de quilómetros (Urry, 2007).

De realçar, que embora as distâncias tenham aumentado, o número de viagens físicas realizadas por dia parece manter-se. Quanto às viagens de longa distância, deve-se salvaguardar que apesar de estas estarem cada vez mais acessíveis a um número cada vez maior de pessoas, na realidade, a maioria dos indivíduos só faz uma grande viagem, uma ou duas vezes por ano e, muitos, não querem ou não têm oportunidade de o fazer (Urry, 2007: 3-4; Colin G. Pooley *et al.*, 2005:1).

Deve-se ter cautela ao afirmar que a mobilidade aumentou (Kaufmann, 2002:12). Se o acréscimo de mobilidade significar incremento das distâncias percorridas¹⁴ e da velocidade dos fluxos, pode-se afirmar realmente que tem havido um aumento da mobilidade. No entanto, se a medida é o número de jornadas e a receção da informação, tem de se ter mais prudência, já que, por exemplo, um acréscimo de informação disponível não significa, necessariamente, um aumento da receção (*ibidem*).

Kaufmann (2002), chama ainda a atenção para a alteração dos motivos das viagens. Enquanto o número de deslocações associadas ao trabalho diminuiu, atingindo agora a estabilidade (o que resulta, entre outras razões, do facto dos indivíduos não se deslocarem a casa para almoçar devido ao aumento das distâncias casa-trabalho), o número de viagens por motivos de lazer tem aumentado. Haughton e Hunter (1994) e Carlsson-Kanyama e Lindén (1999) chegam a conclusões idênticas.

A mobilidade não é algo de novo, a novidade está na velocidade a que as viagens físicas e virtuais se processam, assim como na diversidade e complexidade de opções e práticas que estão à disposição dos indivíduos. A diferença não está no aumento da mobilidade mas na liberdade de movimentos (Lévy, 2001:6; Cresswell, 2010; 2011).

Apesar de se reconhecer que a mobilidade assume uma relevância sem precedentes na maioria das sociedades, de tal modo que se pode afirmar que os processos de globalização assentam nos fenómenos de mobilidade, isto não significa que se esteja a afirmar que a mobilidade está generalizada no presente, ou que outrora, a mobilidade não teve um papel fundamental (Sheller, 2011). Os fenómenos de mobilidade não são

¹⁴ Por exemplo, o tempo gasto nas deslocações pendulares da população suíça passou de 1h17 minutos, em 1989, para 1h38 minutos, em 2005 (Kauffman, 2008).

homogêneos, são, antes, extremamente complexos e heterogêneos, dando origem a práticas diversas (Baptista, 2003:37).

Afirmar que a mobilidade aumentou de um modo geral, leva-nos a refletir sobre a mobilidade como um conceito uno, quando na verdade, a mobilidade é um conceito pluridimensional que abarca diversas escalas que vão da macro à micro. Diversos autores, entre os quais Urry (2007) e Adey (2010:18), defendem mesmo, que é mais correto falar de *mobilidades* do que em *mobilidade*, o que chama a atenção para o carácter complexo das práticas e representações que lhes estão associadas.

1.1 A Mobilidade do Ponto de Vista das Ciências Sociais

Vários autores têm-se debruçado, direta ou indiretamente, sobre as questões da mobilidade. Entre estes destaca-se Castells (1999), que tem defendido a ideia de uma sociedade em rede assente no fluxo de pessoas, bens e informações; Bauman (2000), responsável pelo desenvolvimento do conceito de “modernidade líquida”; Appadurai (2000) que desenvolveu o conceito de fluxos; Beck, que cunhou o conceito de “sociedade de risco” (1992; 1999) e o conceito de “cosmopolitan realism” (2004), entre outros autores.

A mobilidade tem sido examinada tradicionalmente pela sociologia do ponto de vista da deslocação dos indivíduos no espaço social e do ponto de vista das migrações. A sociologia tem, deste modo, privilegiado a análise da dimensão social da mobilidade, deixando de fora a análise do espaço geográfico (Bourdin, 2005); Gallez e Kaufmann, 2011).

Nos anos 1920-1930, a Escola de Chicago deu um importante contributo para o estudo da mobilidade urbana (residencial e quotidiana), segundo uma perspetiva espacial e não estática. De ressaltar, no entanto, que o espaço urbano surge nas teorias desenvolvidas pelos autores da Escola de Chicago, por um lado, como o reflexo de processos ou mecanismos de natureza social e, por outro, como condição de um contexto particular que atua favorecendo ou constringendo as relações sociais.

Os autores da Escola de Chicago estabeleceram uma distinção entre o conceito de mobilidade e de “fluidez”. Para que uma deslocação seja considerada mobilidade tem de deixar a sua marca na vida, na identidade, ou na posição social da pessoa, isto é, a mobilidade segundo esta perspetiva está associada a mudança. Estão incluídas neste tipo de deslocações a alteração de residência e as migrações. A fluidez, por seu lado, pressupõe

uma deslocação que não afeta a pessoa. Inserem-se neste âmbito, as deslocações rotineiras, tais como os movimentos pendulares, passear, ir às compras, etc., isto é, as mobilidades de curta duração. Para os autores da escola de Chicago o conceito de mobilidade implica, deste modo, uma dupla mudança: no espaço físico e no espaço social (Kaufmann, 2008; Gallez e Kaufmann, 2011).

Park, desenvolvendo as ideias de Burgess, explica:

La mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace, et que tout changement social, y compris celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale.

(*apud* Gallez e Kaufmann, 2011:3)

Assim, para os autores da Escola de Chicago, o excesso de mobilidade e os estímulos que lhe estão associados, conduzem à instabilidade, devendo procurar-se, antes o equilíbrio entre localidade e mobilidade (Sheller e Urry, 2000: 740).

Duas décadas mais tarde, em 1950, a análise da mobilidade espacial caminhou a par com a massificação do automóvel, conduzindo ao desenvolvimento de uma definição de movimento estritamente espacial associada à ciência do tráfego que, desde os anos de 1910-1920 vinha a constituir-se, primeiro nos EUA e, depois da Segunda Guerra Mundial, na Europa. Esta abordagem, essencialmente técnica e económica, não considerava os comportamentos individuais, detendo-se sobretudo na circulação do tráfego (Gallez e Kaufmann, 2011).

Na década de 1970 esta perspectiva é alvo de críticas, sendo advogada a necessidade de se proceder à análise das práticas de deslocação dos indivíduos, nomeadamente as associadas ao automóvel, desenvolvendo-se um novo campo de análise denominado socio-economia dos transportes. Deste modo, nasce um campo de investigação que privilegia o estudo da escolha modal, tendo em conta diversas variáveis individuais, como as características sociodemográficas, o rendimento ou o local de residência.

Nos anos 80 do século passado a socio-economia dos transportes começa a associar as deslocações aos modos de vida urbanos, interrelacionando-as com a mobilidade quotidiana. Deste modo, os constrangimentos e as estratégias utilizadas pelos autores começam a fazer parte da investigação. A interação entre mobilidade e urbanismo começa a desenvolver-se, nomeadamente a relação entre o crescimento urbano e o incremento da

mobilidade. A deslocação surge, no entanto, nestas abordagens, como uma procura derivada, isto é, como um meio para obter um determinado fim. A deslocação não é conceptualizada como um fim em si mesmo (Gallez e Kaufmann, 2011).

Michel Bassand e Marie-Claude Brulhardt em 1980, editam uma obra intitulada *Mobilité Spatial* na qual os autores vão criar as bases para uma investigação sistémica da mobilidade, integrando a dimensão espacial e social no estudo que constitui um prolongamento da obra da Escola de Chicago (Gallez e Kaufmann, 2011). Para os autores, mobilidade e deslocação não são sinónimos, já que nem todos os que se deslocam muito são móveis, o que remete para a diferenciação entre mobilidade e fluidez apontada pelos autores da Escola de Chicago ou para as metáforas do turista e do vagabundo desenvolvidas por Bauman (1998).

A partir desta investigação são propostos cinco princípios metodológicos identificados por Kaufmann (2008:28):

- A necessidade de se considerar a mobilidade como um fenómeno social total;
- A necessidade de se desenvolver uma abordagem interdisciplinar;
- O reconhecimento da existência de dois níveis de análise: macro e micro;
- A necessidade de ter em conta os fluxos, as suas determinantes e as suas consequências;
- A importância do contexto na análise da mobilidade.

Tarrus (*apud* Kaufmann, 2008:29), chama a atenção para o facto de esta abordagem, ao considerar um número tão elevado de interações, correr o risco de se tornar inoperacional. Para Kaufmann (*ibidem*), contudo, a principal virtude desta abordagem, é considerar a mobilidade como um fenómeno único, capaz de se manifestar de diversas formas. Para o autor (Gallez e Kaufmann, 2011), a mobilidade deve ser percebida como um fenómeno social total, uma vez que constitui um facto central da vida social, estando associada a fatores económicos, religiosos, simbólicos, entre outros. Esta conceção ultrapassa a ideia de mobilidade como mera deslocação física no espaço, dando lugar a outras áreas de investigação, ao mesmo tempo que abre o caminho para a inclusão do ator social no processo.

Urry vai um pouco mais longe, defendendo o desenvolvimento de uma “sociologia da mobilidade”, isto é, uma “sociology concerned with diverse mobilities of people,

objects, images, information, and wastes; and of the complex interdependencies between, and social consequences of, these diverse mobilities” (Urry, 2000a:1; 2000b:185).

Segundo o paradigma das mobilidades (Urry: 2007) ou *mobilities turn* (Urry, 2000), as sociedades deverão ser compreendidas a partir dos processos de mobilidade, uma vez que as mobilidades formam e reformam a vida social e a identidade cultural ao mesmo tempo que sustentam diversos padrões de sociabilidade (Urry, 2000:49). Urry, coloca a mobilidade no centro da vida social. O aspeto central deste paradigma é precisamente o facto de conceber o social como incluído na mobilidade, indo além de uma visão meramente técnica das deslocações (Freudental-Pedersen, 2009:20).

Segundo Urry, este “novo paradigma” deverá trazer ao de cima as teorias, os métodos e as investigações que têm estado subterrâneas, isto é, deverá estar associado ao desenvolvimento de uma disciplina assente em “networks, mobility and horizontal fluidities” que investigue o movimento, o seu significado e implicações (Urry, 2000b:200; 2007).

Bourdin (2005:20), critica a ideia do desenvolvimento de uma sociologia da mobilidade. O autor afirma que embora as questões associadas à mobilidade tenham uma importância considerável do ponto de vista sociológico, isto não justifica que se constitua uma sociologia das mobilidades. No entanto, o autor, afirma que “La mobilité est un “analyseur” qui permet d’interroger nombre de dimensions du social”. Para o autor, a mobilidade vem colocar um desafio à sociologia, que está mais habituada a considerar os fenómenos sociais a partir da sua estabilidade e do seu carácter coletivo, privilegiando o estudo dos grandes grupos e dos fenómenos coletivos.

Mais ainda, segundo Bourdin, a mobilidade constitui um quadro de leitura transversal do social que permite ultrapassar os constrangimentos clássicos das ciências sociais. A análise dos fenómenos de mobilidade permite, assim, para o autor, combinar as reflexões acerca do acesso e gestão dos recursos sociais pelos indivíduos, com as considerações acerca da articulação entre distância e proximidade relacional e com as que se detêm sobre o consumo como movimento auto referencial, as três linhas de problematização consideradas pelo autor. A mobilidade, pensada a partir desta perspetiva, permite integrar as noções de flexibilidade, individualidade e contingência na análise.

Knowles (2010), por sua vez, embora reconheça a importância do “mobilities turn” para a análise das mobilidades, critica o uso do conceito de “fluxo”. Segundo a autora, a

utilização deste conceito confere à deslocação uma facilidade que não corresponde ao modo como as práticas de deslocação ocorrem na realidade, obscurecendo os mecanismos segundo os quais se processam as mobilidades. A autora, defende que as mobilidades têm as suas próprias geografias, trajetórias e conexões, movendo-se a diferentes velocidades de acordo com lógicas diversas. Knowles (2010:374), apesar de sublinhar que Urry concordaria com esta afirmação, defende que a expressão “fluxo” oculta esta realidade, já que ao referir-se às mobilidades colectivamente como “fluxo”, não reconhece as diferenças existentes entre elas. A autora afirma:

Additionally, people, objects and so on do not flow: they bump awkwardly along creating pathways as they go; they grate against each other; they dodge, stop and go, negotiate obstacles, back-track and move off in new directions propelled by different intersecting logics. They do all of these things and more; but they do not *flow*.

Knowles, 2010:374)

Jensen (2013:24), contrapõe, defendendo que os fluxos não são necessariamente homogêneos e que, na realidade, as mobilidades podem ser compreendidas segundo a noção de “fluxo” desenvolvida por Knowles, isto é, como homogêneas mas, também, como personalizadas e diferenciadas. O autor (2010, 2013), utiliza a metáfora do rio e do ballet,¹⁵ estabelecendo uma distinção entre os aspetos homogêneos da mobilidade e as práticas diferenciadas desenvolvidas pelos atores sociais móveis.

Segundo o autor, a metáfora do rio faculta a compreensão de que os objetos que se encontram num determinado local (estrutura do local, o mobiliário urbano, obstáculos provisórios como veículos de carga e descarga, entre outros) criam algo semelhante ao “leito do rio”, moldando os fluxos das pessoas, tal como acontece à água que corre nos rios. Por outro lado, a metáfora do ballet, utilizada também por Jane Jacobs (2000) no seu trabalho, e por Seamon (1979)¹⁶, embora de um modo distinto, está associada à observação

¹⁵ Jensen (2010), aplica estas metáforas no estudo das práticas de mobilidade em Nytorv, uma rua na cidade de Aalborg que funciona como espaço de passagem e como praça pública.

¹⁶ Seamon (1979: 54-59; 143-152), inspirando-se em Merleau-Ponty, utiliza o conceito “body ballet” ou, mais recentemente, “body routine” (Seamon, 2007), para se referir aos gestos, comportamentos e ações que suportam determinada tarefa. Seamon vai utilizar também o conceito “time-space routine” para aludir às ações rotineiras corporais mais ou menos habituais que se estendem no espaço e no tempo. Estas rotinas são experimentadas quase automaticamente, sem que seja necessário refletir muito acerca do assunto. O *place ballet* para o autor é o resultado do encontro no espaço do *body ballet* com as rotinas tempo-espaço. O lugar para Seamon é fruto do encontro de muitas rotinas tempo-espaço. Só quando o *place ballet* é ameaçado é que se torna alvo de atenção por parte dos seus participantes. De salientar que, segundo o autor, todo o *place*

dos indivíduos, dos seus gestos, do modo como negociam o espaço, das interações que estabelecem, relacionando-se com as diversas táticas de mobilidade desenvolvidas pelos sujeitos nas suas deslocações.

Os fluxos são apresentados de acordo com duas perspetivas, que se interrelacionam, compondo os processos de mobilidade. Por um lado, incluem os obstáculos que se impõem entre os indivíduos e o espaço e, por outro, implicam a compreensão da negociação do espaço pelos indivíduos, chamando a atenção, por um lado, para as questões da acessibilidade e, por outro, para a criatividade do ator social móvel (Jensen (2010, 2013).

Enquanto a metáfora do “rio”, implica que se olhe de cima para baixo para as práticas de mobilidade dos atores sociais móveis, conduzindo a interpretações abstratas e generalistas acerca das mesmas, a metáfora do ballet, coloca-nos ao nível dos indivíduos em movimento, conferindo-nos a possibilidade de compreender os fenómenos da mobilidade a partir dos atores sociais móveis e das suas particularidades.

De Certeau (1990), no ensaio “*Marches dans la Ville*”, também estabelece uma distinção entre a cidade apreendida a partir do cimo do *World Trade Center* e a cidade vivida a partir da rua, chamando a atenção para a diferença entre a cidade projetada e a cidade vivida e transformada pelos passos dos urbanitas, assunto a que se voltará. Importa, no entanto, acrescentar que Jensen (2010, 2013), demarca-se de De Certeau, no sentido em que não compartilha com este a ideia que as estruturas, assim como o planeamento, o *design* e a arquitetura, dominem as práticas dos atores sociais e que estes desenvolvam sempre práticas emancipatórias.

1.1.1 Mobilidades

Podem-se considerar cinco tipos específicos de mobilidade que, segundo Urry (2007), são interdependentes: a mobilidade física das pessoas, o movimento físico dos objetos, as viagens imaginadas, as viagens virtuais e as viagens comunicativas. Kaufmann (2002), também defende que as diferentes formas de mobilidade interagem entre si, resultando no seu reforço, enfraquecimento ou substituição. Urry (*ibidem*) salienta, no entanto, que, em certos momentos, um tipo de mobilidade, pode ser priorizado em relação aos demais.

ballet envolve diálogo entre a previsibilidade e a imprevisibilidade, a regularidade e a surpresa, a calma e a atividade.

Quanto à mobilidade espacial das pessoas, Kaufmann (2002), considera quatro tipos distintos: a mobilidade residencial, as migrações, a mobilidade quotidiana e o turismo. Cada um destes tipos de mobilidade tem estado associado a um campo de investigação específico, o que segundo o autor, limita a investigação, principalmente se se considerar que as práticas associadas a cada um destes tipos de mobilidade têm passado por grandes alterações, decorrentes das modificações no campo das tecnologias da informação e da comunicação de que dependem, originando novas formas de mobilidade que se intercalam, combinando-se com as anteriores. São estas, a dupla residência que, embora não constitua uma novidade, adquire novos contornos, o teletrabalho e o turismo de curta duração, associado à descontração além do período de férias (Kaufmann e Jemelin, 2004).

Nota-se uma complexificação das práticas de mobilidade, que obriga a repensá-las segundo outros cânones (Urry, 2002; 2007). O “novo paradigma das mobilidades”, tal como é apresentado por Urry, vem defender, precisamente, uma ciência social/cultural/política pós-disciplinar que atravesse todas as disciplinas.

Diversos autores, de que se destaca Sheller (2011), chamam ainda a atenção para a importância da análise das mobilidades abarcar não só os diversos tipos de mobilidade (as mobilidades espaciais dos humanos, dos não humanos e dos objetos, a circulação da informação, das imagens e capital), como os meios que os possibilitam (estruturas, veículos e sistemas de software). Para a autora, isso permitirá trazer ao de cima as preocupações sociais, culturais e com o espaço que a sociologia, a antropologia e a geografia respetivamente privilegiam, o que vem de encontro ao defendido por Kauffman e Urry, nomeadamente no que respeita à defesa da interdisciplinaridade.

A perceção da mobilidade do ponto de vista espacial, cultural, social, económico e político permite ir mais além na análise dos processos de mobilidade, remetendo para a análise das práticas, das infraestruturas, das tecnologias e dos sujeitos (Cresswell e Merriman, 2011:1-15). Uma vez que a mobilidade não se limita à deslocação entre dois pontos, os estudos acerca da utilização dos transportes, devem integrar a análise dos processos sociais, caso contrário, poderão cair no determinismo tecnológico (Urry, 2007:19).

A mobilidade quando abstraída de significado é apenas movimento. A mobilidade, independentemente da escala a que se processa, acumula diversos significados, produzindo

e sendo produzida pelas conotações presentes em determinada sociedade e numa dada época (Cresswell, 2006:3). Este assunto será abordado com maior detalhe mais à frente. Importa, no entanto, reforçar a ideia que as práticas de mobilidade devem ser lidas como práticas com significado, fator sublinhado por Jensen (2009:154) que, recorrendo a Ingersoll, afirma que as práticas de mobilidade são práticas identitárias e de construção identitária. Daqui se depreende que é necessário compreender as dinâmicas temporais e espaciais que lhes estão inerentes, incluindo na investigação, os ritmos, as velocidades, as estruturas, as tecnologias, os territórios, isto é, é preciso compreender as composições sociais e espaciais que qualquer deslocação entre dois pontos pressupõe (Montulet e Kaufmann, 2004:9).

Um fator a realçar em relação ao novo paradigma proposto por Urry (2007), é o facto de integrar as infraestruturas na análise das mobilidades, considerando que estas se constituem e são constituídas nos e pelos processos de mobilidade. Os sistemas imóveis, em particular as plataformas imóveis, estruturam a experiência das mobilidades, pelo que, devem ser integradas na sua análise. As questões associadas à acessibilidade, compreendida aqui como a qualidade do território, constituem um exemplo claro da importância das infraestruturas, já que podem atuar como impulsionadoras ou constringedoras das práticas de mobilidade.

Os sistemas de mobilidade estão intimamente associados aos sistemas de imobilidade. Hannam, Sheller e Urry. (2006:3), chamam a atenção para o facto que as mobilidades não se podem separar dos seus “ancoradouros” espaciais, infraestruturais e institucionais. Entre os exemplos dados pelos autores, encontram-se as estradas, as garagens, as estações, os aeroportos, as docas, os transmissores. Canzler, Kaufmann e Kesselring (2008:2) definem estas estruturas como “immutable mobiles”. Harvey (*apud* Canzler, Kaufmann e Kesselring, 2008:2) denomina-as “spatial fixes”. Augé (2005:99) classifica-os como não-lugares,¹⁷ defendendo que “já não há análise social que possa fazer economia dos indivíduos, nem análise dos indivíduos que possa ignorar os espaços por onde aqueles transitam”. Lefebvre (1997), refere-se-lhes como espaço abstrato, isto é, um espaço que constitui um simulacro de um espaço completo.

¹⁷ O termo não-lugar foi inicialmente utilizado por Webber, nos anos 60 do século passado para descrever o novo período no qual a acessibilidade se tinha tornado mais importante que a proximidade (Bean, Kearns, e Collins, 2008:2836).

Graham e Marvin (2001:18-22), apontam cinco razões para as ciências sociais normalmente ignorarem as redes de infraestruturas e as mobilidades tecnológicas.

A primeira, prende-se com o facto deste objeto de estudo obrigar a um ponto de partida transdisciplinar ou interdisciplinar, o que não tem acontecido, já que muitas disciplinas, tais como a sociologia, a geografia ou a arquitetura, não têm mostrado interesse no seu estudo.

Em segundo lugar, a análise social das cidades, não tem tido em consideração o papel das infraestruturas nos processos e na experiência urbana, ficando esquecidas nas reflexões acerca da cidade.

Em terceiro lugar, muitas destas infraestruturas permanecem invisíveis não contribuindo para a paisagem urbana, tornando-se notórias apenas quando há alguma falha que põe em causa a desejada ordem urbana. De salientar, no entanto, segundo os autores, que em certas alturas determinadas infraestruturas sobressaem, saindo do seu anonimato, funcionando como referências urbanas simbólicas.

Em quarto lugar, as infraestruturas e as redes tecnológicas, sendo tomadas como garantidas, são banalizadas, o que se pode interligar com a sua invisibilidade quotidiana.

Em quinto lugar, os autores alertam para o perigo do determinismo tecnológico. Segundo os mesmos, a relação entre desenvolvimento tecnológico e mudança urbana é analisada de forma linear, segundo uma relação causa efeito, centrando-se, sobretudo, nos instrumentos tecnológicos dominantes e em determinadas cidades a partir das quais se tiram ilações para as restantes¹⁸.

As infraestruturas urbanas associadas aos processos de mobilidade, embora se mantenham invisíveis no quotidiano dos indivíduos e das cidades através da sua naturalização, caracterizam os ambientes urbanos contemporâneos, facilitando ou constringendo a mobilidade (Graham, 2009:1-27). Segundo Kaika e Swyngedouw (2000:1 *apud* Graham e Marvin: 2001:10), “Technological networks (water, gas, electricity, information, etc.) are constitutive parts of the urban. They are mediators through which the perpetual process of transformation of Nature into City takes place”.

As estruturas, embora constituam o contexto no qual ocorrem as práticas de mobilidade, facilitando-as ou obstaculizando-as, são também ativamente produzidas através destas práticas (Cresswell e Merriman, 2011:7). A experiência da mobilidade deixa

¹⁸ Acerca das pequenas cidades serem ignoradas nos estudos urbanos, ver Bell e Jayne (2006).

a sua marca nestes espaços, ao mesmo tempo que estes agem sobre a primeira, o que nos remete para as metáforas desenvolvidas por Jensen (2010) do “rio” e do “ballet”.

Jensen (2009:XVIII), defende que se as práticas de mobilidade têm repercussões culturais, então os locais onde estas ocorrem, devem ser pensados como locais potencialmente políticos. O fluido e o fixo não devem ser analisados como dois opostos mas, como interdependentes (Jensen, 2009:146). Como forma de ultrapassar esta dicotomia, o autor defende “a critical mobility thinking”, que articule o pensamento sedentário e o nómada, já que nem um nem outro nos permitem compreender corretamente o fenómeno da mobilidade. Esta é assumida como uma terceira posição, que ultrapassa as metafísicas sedentárias e nómadas, chamando a atenção para as interações complexas que se estabelecem entre as pessoas em movimento, os locais e as tecnologias em rede (Jensen, 2013).

As pontes (Strohmayr, 2011:119-133), as estradas (Merriman, 2011:99-119), os aeroportos (Adey, 2011: 137-151), as estações de chegada dos imigrantes, (Hoskins e Maddern, 2011:151-167) e as cidades, espaço de todas as mobilidades (Pinder, 2011:167-189), constituem exemplos do que Hannam; Sheller e Urry (2006), denominam “ancoradouros” espaciais, infraestruturais e institucionais.

Pode compreender-se através dos exemplos atrás referidos que estes espaços, são muito mais do que meros lugares de passagem, ou para utilizar a terminologia de Augé, *não lugares*, isto é espaços-não históricos, não-sociais, não-identitários e não relacionais (Augé, 2005). Na verdade, tal como Augé admite, é difícil encontrar não-lugares puros, uma vez que qualquer não-lugar tem o potencial para se transformar em um lugar em determinado momento, de tal modo, que os lugares e os não lugares, se interpenetram. O autor afirma em relação ao não-lugar:

Acrescentemos que se passa evidentemente com o não-lugar a mesma coisa que com o lugar: nunca existe sob uma forma pura; neles os lugares recompõem-se; reconstituem-se nele relações; as “astúcias milenares” da “invenção do quotidiano” e das “artes de fazer [...]”. O lugar e o não-lugar são antes polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se consome totalmente - palimpsestos nos quais se reinscreve sem cessar o jogo misto da identidade e da relação.

(Augé, 2005:68)

Diversos autores criticam Augé. Merriman (2004), por exemplo, defende que os lugares são marcados por heterogeneidade e dinamismo e que o aborrecimento e o isolamento que Augé encontra nas autoestradas e aeroportos, também se podem encontrar no local de trabalho e em casa. O autor demonstra, através do estudo da autoestrada Inglesa M1, que este tipo de infraestruturas não pode ser considerado um não-lugar. As autoestradas, tais como outras estruturas deste tipo, também são atravessadas por histórias complexas, materialidades e geografias que se vão alterando ao longo dos tempos, sendo ocupadas por indivíduos que as experimentam de diversas formas. Assim, segundo o autor, é preciso dar maior atenção às histórias, geografias e sociologias destes espaços. Qualquer infraestrutura pública, é uma instituição social que reflete as práticas sociais, as crenças e os ambientes físicos de uma dada sociedade (Madanipour, 2007, Graham, 2009).

O “Minhocão”, um viaduto que atravessa São Paulo, é apresentado por Fortuna (2012:209), como o exemplo de um não lugar que se transfigura em lugar todos os fins-de-semana e feriados, convertendo-se num espaço de convívio reservado a peões e ciclistas, isto é, num espaço relacional que acolhe outras mobilidades diferentes das para que foi construído¹⁹.

No final da década de 1970, o viaduto, começa a ser fechado ao trânsito automóvel das dez da noite às seis da manhã, sendo informalmente apropriado pelos indivíduos, que encontram naquela estrutura um espaço de convívio inexistente na zona. Mais tarde, esta prática é formalizada, de tal modo, que o viaduto é palco de diversos acontecimentos organizados pela cidade (Barbosa, 2012).

Nos últimos anos, a proposta de demolição do “Minhocão” tem sido discutida, surgindo diversas opiniões, contra e a favor, que correspondem a diferentes leituras da mesma infraestrutura, o que demonstra que esta não é de todo neutra. Por um lado, o viaduto é considerado uma aberração arquitetónica, sendo responsabilizado pela

¹⁹ Este viaduto que Peter Hall, segundo Barbosa (2012), define como um dos grandes desastres do planeamento urbano, foi edificado em 1969/70 durante a ditadura militar, tendo-lhe sido atribuído o nome de Elevado Presidente Costa e Silva em homenagem ao mesmo. Tem 3,4 quilómetros de extensão e foi construído numa época de expansão económica e demográfica da cidade, estando associado ao incremento da indústria automóvel na região, à expansão da cidade e ao incremento das taxas de motorização e, conseqüente, congestionamento do tráfego. O “Minhocão” surge neste contexto como uma via cuja função primordial é escoar o trânsito, ligando o centro à zona leste da cidade. A sua construção foi acompanhada de forte contestação pública, uma vez que não houve o cuidado de proteger os prédios existentes no local, de tal modo que o viaduto de quatro faixas passa a cinco metros das janelas dos prédios, constituindo uma fonte de poluição sonora, paisagística e atmosférica que, em muito, perturba a vida de quem lá mora ou trabalha, tendo deste modo contribuído para a deterioração e desvalorização da zona (Barbosa, 2012).

desvalorização da zona, que se degradou após a sua construção, e pelo aumento da poluição. É ainda fonte de mal-estar para os habitantes dos prédios, obrigados a conviver com ele, de tal modo que, muitos, foram viver para outras zonas. Por outro lado, segundo o documentário *Elevado 3.5*, produzido em 2007 sob a direção de João Sodré, Maíra Bühler e Paulo Pastorelo, para alguns, pelo menos para os vinte entrevistados cujas janelas se abrem para o viaduto, e cujas vivências se cruzam com as vivências do Minhocão, este, é uma presença incontornável nas suas vidas, não devendo, como tal, ser demolido. Está bem patente no documentário, a presença de sentimentos ambíguos acerca do viaduto, que se tornou uma presença incontornável no quotidiano dos habitantes, constituindo parte da sua própria identidade, já que a história de alguns entrevistados se mistura com a história do “Minhocão”.

Tal como sublinha Baptista (2008b:41), “a redefinição do espaço da cidade é observável pela forma como as populações que dele fazem uso o reivindicam, dele se apropriam ou dele se desapossam”, o que remete para as relações poder que o atravessam e para os significados conflituais que abarca.

O Elevado Presidente Costa e Silva, é muito mais do que uma simples estrutura de betão, um espaço anónimo de passagem, estando ligado a um período específico da história da cidade de São Paulo e do Brasil – a ditadura, e à cultura urbana da cidade, interconectando-se com a mesma sob várias perspetivas: económica, social, arquitetónica, política. O Minhocão expressa ainda a ideia de progresso económico associado à aceleração da vida através do automóvel (Barbosa, 2012).

Concomitantemente, o viaduto é atravessado por claras relações de poder, já que ao potenciar a mobilidade de alguns, está a contribuir para imobilidade de outros, nomeadamente dos que aquando da sua construção ficaram presos ao lugar, impedidos de uma mobilidade residencial que os levasse para zonas mais calmas, o que se insere no conceito de “geometrias de poder sociotecnológicas” desenvolvido por Graham e Marvin (2001) e no conceito de “geometria de poder” de Massey (1993). Tal como defende Ahmed (2004: 152 *apud* Hannam, Sheller e Urry, (2006:3), ‘idealisation of movement, or transformation of movement into a fetish, depends upon the exclusion of others who are already positioned *as not free in the same way*’. Isto é, o que facilita a mobilidade de uns, poderá constringer a de outros.

No entanto, os habitantes dos prédios por onde passa o viaduto não são meros espectadores, reconfigurando-o e atribuindo-lhe novas funções através de práticas contra-hegemônicas de fazer cidade que são incorporadas na própria urbe, já que hoje, o viaduto é palco de diversos acontecimentos organizados pela cidade que ultrapassam as funções para que foi criado, a passagem do trânsito automóvel, o que remete ao conceito de motilidade desenvolvido por Kaufmann e à importância que o ator social detém no processo (Kaufmann, 2001; 2002; Kaufmann e Montulet, 2004; Flamm e Kaufmann, 2006).

1.1.2 Mobilidade e Motilidade

Os estudos acerca da mobilidade têm estado centrados no movimento no espaço e no tempo, relegando para segundo plano a importância do ator e das suas lógicas de ação. O estudo da mobilidade do ponto de vista da sociologia obriga, no entanto, a integrar os propósitos e as razões dos atores sociais, de modo a apreender as suas práticas de mobilidade de um modo holístico. A utilização do conceito de motilidade permite ultrapassar esta limitação, na medida em que integra no estudo o potencial de mobilidade dos atores sociais e dos grupos (Kaufmann, 2001; Kaufmann e Montulet, 2004; Flamm e Kaufmann, 2006).²⁰

O conceito de motilidade define-se como o modo como o “individual or group takes possession of the realm of possibilities for mobility and builds on it to develop personal projects. This potential is not necessarily transformed into travel” (Flamm e Kaufmann, 2006: 168). A ideia central presente no modelo conceptual desenvolvido por Kaufmann, é que cada ator tem o seu potencial de motilidade que pode transformar ou não em mobilidade espacial ou virtual em determinadas circunstâncias, de acordo com os seus objetivos, aspirações e constrangimentos. Deste modo, parafraseando Kaufmann (2002:45), “The acquisition of motility and its transformation into mobility is built through the compromises made between aspirations, projects and lifestyle and is linked to multiple logics of action”.

A motilidade, enquanto potencial para o movimento, não é, no entanto, formada individualmente. Pelo contrário, o conceito de motilidade é altamente social, na medida em que a motilidade é formada ao longo do curso de vida dos indivíduos. O quotidiano é feito

²⁰ Este conceito, que provém da biologia, refere-se à capacidade dos animais para se moverem, nomeadamente dos organismos unicelulares e dos organismos multicelulares simples. Foi utilizado anteriormente nas ciências sociais por autores como: Bauman, Virilio, Mol e Law, embora com outras interpretações (Kellerman, 2012:172).

de inúmeras escolhas em diversos campos, entre eles o da mobilidade, daí a importância do conceito de motilidade, já que este remete para a análise das lógicas de ação e para a ideia que os processos de mobilidade constituem um projeto de cada indivíduo. No entanto, o conceito de motilidade permite-nos compreender também a mobilidade como imposição. Ou seja, embora a aspiração a certos modelos de mobilidade, de que é exemplo a automobilidade ou a residência própria, não englobe a população como um todo, certos indivíduos ou famílias são obrigados a optar pelo modelo dominante perante a falta de alternativas (Kaufmann, 2001).

Inspirando-se no trabalho de Lévy²¹ e Remy, Kaufmann (2002), analisa o conceito de motilidade segundo três fatores que o compõem e que, segundo o autor, deverão ser analisados em inter-relação uns com os outros: acesso, competências e apropriação cognitiva.²²

O *acesso*, remete para as capacidades de mobilidade disponíveis num determinado local, estando associado à possibilidade de escolha dos indivíduos. Abrange duas componentes: opções e condições. As opções, englobam os meios de transporte e de comunicação que estão à disposição dos indivíduos, bem como os serviços e os equipamentos potencialmente acessíveis. As condições, integram os fatores associados aos preços e aos horários (Kaufmann, 2002; Kaufmann e Jemelin, 2004).

As *Competências* incluem as capacidades físicas as capacidades adquiridas e as capacidades organizacionais dos indivíduos. A capacidade física implica a possibilidade de deslocação de objetos ou do próprio indivíduo. As capacidades adquiridas estão associadas, por exemplo, à obtenção da carta de condução, ao conhecimento de línguas, entre outros. Por fim, as capacidades organizacionais estão relacionadas com o planeamento das atividades, podendo envolver diversas pessoas. De sublinhar, que as competências variam ao longo da vida dos indivíduos e requerem experiência acumulada (Kaufmann, 2002; Kaufmann e Jemelin, 2004; Flamm e Kaufmann, 2006).

Finalmente, a *apropriação cognitiva* abrange a avaliação e o uso que os atores dão ao acesso e às competências. Esta é moldada pelas aspirações e planos dos sujeitos, tendo origem nos seus projetos, valores, perceções e hábitos, o que nos conduz ao campo das

²¹ Lévy (2001), descreve a mobilidade como um sistema de movimentos potenciais que decorre de três fatores: a mobilidade como possibilidade, a mobilidade como competência e a mobilidade como capital.

²² No artigo intitulado “La Motilité: Une Notion Clé Pour Revisiter L’Urbain?”, publicado em 2001, em *Enjeux de la Sociologie Urbaine*, Kaufmann considera como três componentes da motilidade: o contexto, o acesso e a apropriação.

representações (Kaufmann, 2001; Kaufmann, 2002; Kaufmann e Jemelin, 2004). Por exemplo, as representações acerca dos meios de transporte resultam, por um lado, das experiências pessoais, que desempenham um papel fundamental neste processo e, por outro, das representações coletivas que circulam na sociedade (Flamm e Kaufmann (2006).

Deste modo, compreender os processos complexos de mobilidade passa necessariamente pela análise das representações sociais²³ subjacentes aos diversos sistemas de mobilidade (Cresswell 2006; 2009), uma vez que a escolha de determinado meio de deslocação está, em grande parte, associada ao modo como os atores sociais apreendem a realidade social e desenvolvem representações sociais acerca da mesma, relacionando-as com as suas experiências. A motilidade é, desta forma, o resultado do curso de vida dos indivíduos e do capital financeiro, cultural e social que possuem em determinado momento. Daqui se compreende a importância da integração da análise do modo como as pessoas constroem as suas práticas de mobilidade nas investigações acerca da mobilidade (Kaufmann, 2002:40, 43).

Outros autores, como por exemplo Kellermann (2012:180), também defendem que tem sido dada pouca importância ao estudo das motivações básicas para a mobilidade e do potencial para a mobilidade dos indivíduos. Para o autor, é importante estudar o potencial para a mobilidade (designação que prefere quando comparada com o conceito de motilidade que remete à biologia), em primeiro lugar, porque o conhecimento das mobilidades potenciais dos atores móveis, pode revelar-se importante para o estudo dos seus movimentos específicos ou das mobilidades praticadas em geral, ideia que compartilha com Kaufmann (*ibidem*). Em segundo lugar, porque o estudo da mobilidade tem de incluir os dois lados: as mobilidades potenciais e as praticadas que resultam das primeiras.

O autor propõe um modelo para as mobilidades potenciais em que defende que as mobilidades potenciais e as praticadas partem de três tipos de necessidades básicas de mobilidade: fatores de impulsão (locomoção, proximidade e curiosidade), fatores de atração (pessoas, lugares, eventos e informações) e necessidades do quotidiano (consumir, deslocar-se para o trabalho, etc.).

²³ Jodelet (1997:36), define as representações sociais como “une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d’une réalité commune à un ensemble social”.

Kellermann (*ibidem*), considera ainda que as mobilidades potenciais são condicionadas pelo acesso aos meios de mobilidade, pelas competências ou habilitações para utilizar os meios e pelo contexto sociocultural do ator potencialmente móvel (as restrições culturais, as relações familiares, etc.). Estes fatores são considerados em conjunto pelo ator social na fase da apropriação, podendo relacionar-se com as opções tomadas.

O ator pode ainda optar por uma das quatro opções de mobilidade que tem ao seu dispor. Em primeiro lugar, pode escolher renunciar à mobilidade. Em segundo lugar, pode decidir-se por uma mobilidade passiva, isto é, apesar de não se deslocar permite que outros se desloquem até ele. Em terceiro lugar, pode optar por uma mobilidade ativa o que obriga à escolha de diferentes meios de mobilidade num dado momento. Por fim, pode equacionar relacionar-se com a mobilidade enquanto capital e trocá-la pela mobilidade de outras pessoas. Um elemento importante a destacar na teoria desenvolvida por Kellermann, é o facto de considerar que as experiências passadas têm implicações nas decisões futuras tomadas no campo da mobilidade, aspeto que também é considerado por Kaufmann (Kellerman, 2012).

De salientar que, para Kellerman (*ibidem*:177-178), as mobilidades potenciais podem considerar-se do ponto de vista individual e societal. Enquanto o potencial para a mobilidade dos indivíduos se centra nas questões associadas com o acesso, com as competências e com os fatores socioculturais, o potencial para a mobilidade societal foca-se nas escolhas acumuladas das pessoas num dado território e/ou determinado tempo. O autor dá como exemplo do potencial para a mobilidade societal, Manhattan.

Seria de esperar que, de acordo com o potencial de acesso e as competências dos habitantes de Manhattan, as taxas de motorização se situassem ao mesmo nível que o resto dos EUA (82%), no entanto, estas situam-se muito abaixo, ficando-se pelos 23%. O facto das taxas de motorização ficarem muito aquém do resto do território Norte Americano, não significa que esta população seja menos móvel. Na verdade, perante os elevados custos de estacionamento e a grande oferta de meios de transporte coletivos, a maioria da população optou por não comprar automóvel. Além disso, uma elevada percentagem de indivíduos que todos os dias entram em Manhattan para trabalhar, utiliza os transportes coletivos apesar de possuir automóvel.

O contexto em que o indivíduo se insere age, deste modo, sobre a motilidade, levando-o a utilizar certas formas de acesso e a adquirir determinadas competências que no caso do exemplo anterior estão associadas às políticas públicas desenvolvidas naquele território. Estabelece-se, deste modo, uma relação entre os atores, a estrutura e o contexto (Kaufmann, 2002; Flamm e Kaufmann, 2006).

A motilidade é, deste modo, percebida como uma forma de capital²⁴ que pode ser trocada por outras formas de capital (económico, humano e social), estando ao serviço dos atores sociais, na medida em que lhes facilita os seus projetos e os seus planos. É importante realçar que para Flamm e Kaufmann (2006:184), a motilidade constitui uma nova forma de desigualdade social, na medida em que quem está destituído de capital, está sujeito a diversos constrangimentos que limitam ou, mesmo, obstaculizam a sua mobilidade, o que se repercute em diversos domínios da sua vida.

O conceito de “Network Capital” desenvolvido por Urry (2007:196), por sua vez, assenta na capacidade dos indivíduos para criar e manter relações sociais à distância com pessoas que geram benefícios emocionais, financeiros e práticos, constituindo o produto da relação dos indivíduos com os outros e com o meio envolvente. Nele estão englobados oito elementos (*ibidem*:197-198):

- 1- Conjunto de documentos, visa, dinheiro e qualificações que possibilitam a deslocação de um lado para o outro;
- 2- Os outros que se encontram à distância (hospitalidade que demonstram, convites que endereçam);
- 3- Capacidades de movimento, isto é, conseguir caminhar em ambientes diversos, ler horários, levar a bagagem, aceder à informação nos computadores, etc.;
- 4- Localização de pontos de contacto e de informações livres;
- 5- Aparelhos de comunicação através dos quais é possível combinar e recombina-los encontros com outros indivíduos enquanto se está em movimento, que também poderão estar em deslocação.
- 6- Locais de encontro apropriados e seguros;
- 7- Acesso a automóvel, combustível, escadas, aviões, comboios, táxi, correio eletrónico, telefone;

²⁴ Esta noção de capital ultrapassa as questões económicas.

- 8- Tempo e outros recursos para gerir os elementos anteriores, principalmente quando o sistema falha.

Este tipo de capital é equiparado pelo autor às formas de capital analisadas por Bourdieu, a saber: capital económico, cultural, social e simbólico.²⁵ Distingue-se, contudo daquelas, na medida em que o “capital de motilidade” pode considerar-se como relativamente autónomo dos outros tipos de capital, de tal modo que a posse de um elevado nível de capital de motilidade pode ser uma forma de compensar o défice de outras formas de capital, já que a mobilidade tem um papel primordial no quotidiano dos indivíduos (Urry, 2007).

Os que possuem níveis mais elevados de capital, são os que conseguem mais facilmente ultrapassar os constrangimentos que possam ocorrer. Os que, por outro lado, detêm um nível mais baixo ou mais frágil de capital, mais dificilmente ultrapassam os obstáculos. Cada indivíduo possui, deste modo, um capital de mobilidade individual que atua no seu quotidiano. Daqui se compreende que Flamm e Kaufmann, (2006:184), tal como já foi referido, afirmem que a motilidade constitui uma nova forma de desigualdade social.

Em 2005, aquando do furacão Katrina que se abateu sobre Nova Orleães, os que tinham automóvel escaparam ao furacão, os outros, ficaram para trás. De salientar que na região metropolitana de Nova Orleães, apenas 5% dos brancos não hispânicos não possuíam automóvel, contra 27% de negros. Entre os que ficaram para trás contam-se também os mais novos e os mais velhos (Cresswell, 2008:133-136; Urry, 2007:203).

Muitos outros exemplos poderiam ser apresentados. Basta pensar-se no dia-a-dia dos indivíduos que se deslocam com o apoio de cadeira de rodas. O facto das ruas, na sua maioria, estarem cheias de obstáculos, faz do automóvel um meio de deslocação imprescindível para muitos e muitas. Os que não podem devido à sua própria condição física ou aos seus baixos rendimentos usufruir do automóvel ficam presos em casa.

²⁵ Para Bourdieu, as diferenciações de classe não podem ser analisadas tendo como referência apenas as relações de produção, isto é, as relações económicas, devendo considerar-se as relações simbólicas. Bourdieu considera quatro tipos de capital: económico, cultural, social e simbólico (Crompton, 1993). As diferentes combinações dão origem ao *Habitus* “estrutura estruturante que organiza as práticas e a perceção das práticas” (Bourdieu, 1985).

O mesmo acontece a muitos idosos que residindo em prédios sem elevador e que não tendo possibilidade de mudar de habitação ficam confinados à mesma.²⁶

A capacidade para se mover voluntariamente é uma vantagem que confere poder aos indivíduos. No entanto, mobilidade e acessibilidade nem sempre têm evoluído da mesma maneira, enquanto a primeira tem vindo a crescer, o mesmo não sucede com a segunda. Uma vez que as sociedades modernas são sociedades em movimento, a capacidade de deslocação assume uma importância sem precedentes, constituindo um direito do qual dependem outros direitos. Na verdade, a capacidade de deslocação tem um papel essencial em numerosos aspetos da existência, incluindo na participação cívica.

Campos como a saúde, a educação, o emprego e a habitação, dependem da capacidade de mobilidade dos indivíduos, o que remete para a ideia que a possibilidade de deslocação é uma condição essencial para a integração social que, por sua vez, está dependente do capital de motilidade de cada indivíduo (Ascher, 2006:1; Adey, 2010:89; Flamm e Kaufmann, 2006).

A mobilidade constituiu condição essencial de adaptação e participação dos indivíduos na vida urbana (Jean Remy e Liliane Voyé, 1994). Este direito, que ultrapassa o direito de deslocação de um ponto para outro, é também o direito à qualidade dos lugares, o direito a meios de transportes adequados às necessidades quotidianas dos indivíduos que se movem numa determinada localidade, isto é, o direito a dispor de estruturas e meios de deslocação acessíveis. Este é um direito cuja responsabilidade parte da sociedade em geral e dos poderes públicos, em particular (Ascher, 2004:23, 25-26).

A mobilidade é muito mais que uma escolha, é uma condição indispensável à inserção social dos indivíduos e à sua capacidade para desenvolver os seus projetos de vida (Orfeuill, 2006). O *deficit* de mobilidade que se traduz em níveis de motilidade baixos, ao mesmo tempo que concorre para a desigualdade entre os indivíduos, contribui também para a reprodução desta desigualdade já que, como Ascher (*ibidem*) realça, o quotidiano dos indivíduos e a capacidade que têm de exercer os seus direitos, está diretamente relacionada com a sua possibilidade de mobilidade.

²⁶ 43,3% dos “muito idosos” a residir em Lisboa vivem em andar que não o R.ch. em edifício sem elevador (Cabral *et al.*, 2011).

Kenyon *et al.* definem a exclusão associada à mobilidade como

[...] the process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and a environment built around the assumption of high mobility.

(Kenyon *et al.* 2006: 210 *apud* Ohnmacht, Maksim e Bergman 2009:16)

A cidadania já não está confinada ao modelo de T. H. Marshall, incluindo, além dos direitos civis, políticos e sociais, os direitos de mobilidade. Estes, baseiam-se no acesso que os indivíduos têm não só ao emprego, educação, saúde, lazer, comércio, etc., mas, também, à capacidade de manter as amizades, os laços familiares e as relações informais desenvolvidas quotidianamente. A exclusão neste contexto está associada à dificuldade de cumprimento das obrigações que exigem copresença, já que a capacidade de viajar e comunicar tem um papel importante na manutenção e reprodução das redes sociais necessárias à inclusão social dos indivíduos (Cass *et al.*, 2005).

Cass, Shove e Urry (2003), consideram que os fenómenos de inclusão/exclusão social emergem da interação de três fatores: das práticas e obrigações sociais que exigem proximidade e concomitantemente necessidade de mobilidade; dos recursos e capacidades disponíveis e das infraestruturas físicas. Daqui se depreende que o facto de determinado indivíduo viver numa área desfavorecida, possuir baixos rendimentos, ou ser portador de uma incapacidade, por exemplo, por si só, não significa que seja socio-espacialmente excluído, embora esteja sujeito a um maior número de constrangimentos.

Os autores, partindo do conceito de sociedade em rede desenvolvido por Castells, defendem que dada a natureza em rede da vida social, a noção de acesso torna-se mais complexa e menos focada no local, trazendo novos desafios. Os contactos de proximidade são cada vez menos espontâneos, obrigando a um rigoroso planeamento, já que exigem que os indivíduos percorram grandes distâncias. Para Shove (2002), é provável que o aumento da mobilidade em termos coletivos aumente a exclusão social e diminua as oportunidades de participação, uma vez que os que não conseguem dominar as tecnologias, os sistemas e as infraestruturas de mobilidade estão em maior desvantagem.

As relações sociais multiplicaram-se de tal forma à escala urbana, que hoje, o social é composto por pertenças múltiplas que obrigam os indivíduos a deslocar-se real ou

virtualmente entre os diversos universos sociais a partir dos quais criam configurações distintas. Ascher (2009), faz corresponder esta capacidade de articulação dos diferentes planos sociais entre os quais os indivíduos se movem, à função de ligação desempenhada pelas palavras nos textos informáticos que possibilita que ao clicar-se sobre uma palavra de um texto se possa aceder a essa mesma palavra noutros textos. A capacidade de passar de um campo para o outro não é, no entanto, igual para todos os indivíduos. A mobilidade como sinónimo de igualdade e liberdade é, segundo Janet Wolff (in Morley, 2000: 68 *apud* Adey, 2010:87), “a deception, since we don’t all have the same access to the road”.

As mobilidades são muito variadas, pelo que o seu tratamento indiferenciado pode conduzir a grandes injustiças. Como já se referiu, o potencial para a mobilidade é um elemento importante a considerar, já que o capital de mobilidade varia.

A mobilidade é vivida e experienciada de modo diferenciado, segundo o poder que os indivíduos detêm em relação ao movimento e aos fluxos, o que, além das questões associadas ao capital, inclui as dimensões do género, da raça e da idade (Massey, 1993). Massey, utiliza o conceito de *geometria de poder* para caracterizar estas diferenças que se situam desde a escala macro à micro.

A mobilidade de uns pode enfraquecer a de outros, elemento fundamental a ter em consideração em qualquer estudo acerca da mobilidade. Entre os diversos exemplos apresentados, Massey (*ibidem*), estabelece uma relação entre o aumento das taxas de motorização e a correspondente redução da viabilidade financeira dos transportes públicos. Os que detêm automóvel têm a sua mobilidade aumentada, os que dependem apenas dos transportes públicos sofrem constrangimentos em relação à sua mobilidade.

De salientar, que embora o conceito de motilidade (Flamm e Kaufmann, 2006), esteja relacionado com o conceito de acessibilidade, difere deste, na medida em que, enquanto a acessibilidade se centra nas condições do território, a motilidade, concentra-se nas ações dos atores, nomeadamente nas razões que os levam a escolher determinados instrumentos e localizações, centrando-se na relação dos indivíduos com o espaço. O conceito de práticas de mobilidade efetivas e negativas desenvolvido por Éric Le Breton (2006:24) insere-se neste âmbito.

Segundo este autor, a experiência da mobilidade é feita de práticas de mobilidade efetivas e negativas, isto é, de locais a que se vai e de locais que se evita. Éric Le Breton (*ibidem*), estabelece uma ligação entre este conceito e a relação dos indivíduos com o

território, detendo-se no uso do espaço pela população periurbana que não frequenta o centro das cidades. A compreensão das razões que os levam a evitar o centro da cidade são para o autor um terreno rico em informações, tal como poderão ser outros territórios reais ou virtuais (*idem, ibidem*).

Jean- François Augoyard (2007), questiona se não seria importante que os urbanistas além de procurarem saber que locais são frequentados, analisassem também os locais evitados, questão que Éric Le Breton (2006:24) também formula, remetendo a Jean- François Augoyard. Augoyard (2007:40), afirma ainda, “tell me what you avoid, and I shall tell you what kind of inhabitant you are”.

A análise da mobilidade a partir da perspectiva dos espaços evitados ou a evitar revela-se interessante, na medida em que suscita a reflexão acerca dos significados subjacentes às práticas dos atores sociais móveis, isto é, as razões que os levam a privilegiar certos espaços (reais ou virtuais) em detrimento de outros e, mesmo, certos meios de deslocação, em vez de outros.

Permite ainda compreender que a mobilidade não é almejada por todos de igual modo e que diferentes indivíduos, têm diferentes necessidades de mobilidade que não são boas nem más em si mesmas.

1.2 Mobilidade e Ideologia

A mobilidade anda associada a diversas noções que são construídas e reconstruídas quotidianamente. Os indivíduos deslocam-se diariamente para ir trabalhar, para ir estudar, para ir às compras, por lazer, por questões de saúde, para participar em atividades cívicas, etc.. Seja qual for a razão que os leva a mover-se, a mobilidade, tal como já foi referido, constitui mais do que uma deslocação entre dois pontos. Quer a mobilidade seja um meio para obter um fim (mobilidade derivada) ou um fim em si mesma, está associada a inúmeros significados, frequentemente contraditórios entre si.

Os movimentos das pessoas e dos objetos, desde a escala macro à micro, são produto e produtores de significado. Cresswell distingue, deste modo, o conceito de movimento do conceito de mobilidade, sendo que, se o movimento é uma abstração, a mobilidade é o equivalente dinâmico do lugar percebido como uma localização imbuída de significado e poder (Cresswell, 2006, 2008). A mobilidade é nas palavras do autor (2009:25) “um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática”.

Os significados e símbolos associados à mobilidade são, segundo o mesmo, frequentemente ideológicos, constatação que é partilhada por Urry (2007). A mobilidade enquanto ideologia anda associada a diversas representações sociais que circulam na sociedade através de inúmeros suportes. Por outro lado, segundo o autor, a mobilidade é praticada, vivida, experimentada. Mais do que isso, a mobilidade é uma experiência encarnada, sentida. Segundo Cresswell (2006:4), “Mobile people are never simply people – they are dancers and pedestrians, drivers and athletes, refugees and citizens, tourists or business people, men and women”.

A mobilidade é praticada, vivida e experimentada de acordo com a situação particular que o ator social móvel enfrenta em determinado momento da sua vida. O turista e o vagabundo percorrem o mesmo caminho, no entanto, a experiência que têm deste é completamente diferente, bem como o significado que lhe atribuem (Bauman, 1998). O mesmo se pode dizer do peão, do ciclista e do automobilista. O ator social móvel não é transportado passivamente entre dois pontos. Cada viagem, qualquer que seja, está ligada a uma multiplicidade de histórias que se articulam com as experiências dos indivíduos que as efetuam (Jensen, 2009).

O imaterial e o material relacionam-se, transformando-se mutuamente. O espaço público das cidades, estando fortemente marcado pelos processos de mobilidade, espelha a tensão entre estes dois elementos. A construção, desconstrução e reconstrução do espaço público, implica o diálogo constante entre o imaterial feito das vivências, das memórias, das imagens, das experiências individuais e coletivas e o material assente nas estruturas e nos objetos que facilitam ou constroem a deslocação, estando eles próprios presos a uma história, uma identidade e a diversas imagens. A mobilidade é o produto destes fatores.

O facto de a mobilidade ser uma construção social, não significa que seja inventada e possa desaparecer, tal como sublinha Cresswell (2006). O autor, contrapõe a mobilidade aos automóveis. Estes, são uma invenção humana e podem ser substituídos por outra forma de deslocação. A mobilidade, por sua vez, é inerente à vivência humana, embora a sua apreensão esteja associada a construções sociais que variam no espaço e no tempo. Como tal, apesar de a mobilidade estar presente em todas as sociedades ao longo dos tempos, o modo como é vivida e compreendida varia, de tal modo que em certos momentos é valorizada, enquanto noutros é desvalorizada e, mesmo, sancionada.

Esta ideia é partilhada por Lussault (2004:112), que defende que a mobilidade, além das questões referentes à deslocação física e aos transportes, engloba as ideologias e as tecnologias do movimento, estando associada a um conjunto de valores que fazem do movimento um fenómeno mais ou menos valorizado, consoante a sociedade ou o momento histórico considerado, as condições geográficas, económicas e sociais em que decorre e, finalmente, o dispositivo tecnológico a que está associada.

Esta constatação reveste-se de toda a importância, na medida que permite desconstruir os discursos acerca da mobilidade em voga em determinado momento. A sociedade é atravessada por diversos discursos acerca das “boas” e das “más” mobilidades. Mobilidades boas são as que estão associadas ao progresso, à velocidade, à capacidade de realizar múltiplas tarefas, à criatividade, à multiplicidade de papéis, à organização da vida diária, à liberdade, à capacidade de escolha, à saúde, à segurança, sobretudo no que toca às questões familiares, etc.. As más mobilidades, por sua vez, estão associadas à incapacidade de escolha, à falta de flexibilidade, à escassez de opções, à exclusão, à irresponsabilidade, à insegurança, etc..

Apesar de a mobilidade ser valorizada, o excesso de mobilidade é denunciado por diversos autores como constituindo um perigo, estando conotado com a ausência de lugar - o não-lugar de Augé. Edward Relph, distingue o *Place* do *Placelessness*, isto é, o lugar autêntico com significado do inautêntico e sem significado, associando as práticas de mobilidade ao *Placelessness*. Segundo o autor:

Roads, railways, airports, cutting across or imposed on the landscape rather than developing with it, are not only features of placelessness in their own right, but by making possible de mass movement of people with all their fashions and habits, have encouraged the spread of placelessness well beyond their immediate impacts.

(Edward Relph, 1976:90 *apud* Cresswell, 2002:14)

Outros, como Toffler (1970) e Virilio (1984), estabelecem uma ligação entre o mundo móvel e o aparecimento de diversas patologias. O mesmo sucede com Putman (2001).

A sociedade é atravessada por diversos discursos acerca da mobilidade, ou antes das mobilidades, muitos dos quais contraditórios entre si. Freudendal-Pedersen (2009), desenvolve o conceito de “structural stories” em colaboração com Katrine Hartmann-

Petersen e Kenneth Roslind, apoiando-se na teoria da estruturação de Giddens que defende que as práticas individuais estruturam e são estruturadas pela sociedade. As estruturas segundo Freudental-Pedersen (2009), não deverão, no entanto, ser concebidas como deterministas mas, antes, como simultaneamente criadoras de possibilidades e limitadoras da ação.

As “structural stories” expressam o modo como a mobilidade é compreendida e sentida no quotidiano pelos indivíduos, isto é, expressam as verdades universais em curso numa determinada sociedade. Para a autora (2009:34), “A structural story is a specific way of arguing the reasons for everyday life choices and actions. A structural story is used to make an apparent rationale behind actions we take and the choices we make in everyday life, and functions as a guide for specific actions”. Esta ideia remete-nos para a importância da análise do uso que os sujeitos fazem dos símbolos (Machado Pais, 2002:127-128).

Como já foi referido, a mobilidade, física ou virtual, assume um papel fundamental na construção do dia-a-dia. Como tal, os processos de mobilidade estão sujeitos a grandes pressões. As escolhas feitas no campo da mobilidade em geral, e da mobilidade quotidiana, em particular, são influenciadas por fatores culturais, políticos, sociais, entre outros. Por exemplo, os meios de comunicação, as políticas em curso numa dada sociedade, etc., têm um papel fundamental no modo como as mobilidades são interpretadas pelos indivíduos, o que remete para o conceito de motilidade desenvolvido por Kaufmann (2002) e para o conceito de mobilidades potenciais proposto por Kellerman (2012). O uso que o ator social faz da sua capacidade para ser móvel está associado à avaliação que faz dos meios ao seu alcance, de acordo com as suas intenções e os seus projetos em curso que, por sua vez, estão inseridos num determinado contexto.

A mobilidade quotidiana é criada através de opções e interpretações conflitantes (Freudental-Pedersen, 2009). Recorrendo ao conceito de reflexividade desenvolvido por Giddens, Freudental-Pedersen (2009:24), analisa as pressões a que os indivíduos são sujeitos quotidianamente no campo das mobilidades. Segundo Giddens (1991 *apud* Freudental-Pedersen, 2009:24), nas sociedades anteriores os indivíduos atuavam de acordo com a tradição que detinha um papel fundamental na organização da vida social. Com o advento da modernidade, o papel da tradição perdeu importância.

Parafraseando Giddens (1992:29), “A reflexividade da vida social moderna consiste no facto de as práticas sociais serem constantemente examinadas e reformadas à luz da

informação adquirida sobre essas mesmas práticas, alterando assim constitutivamente o seu carácter”. O autor ressalva que, embora a modernidade seja constituída no e através do conhecimento aplicado reflexivamente, a equiparação do conhecimento à certeza veio a mostrar-se um equívoco.

Tradicionalmente, segundo Bourdieu (2004:96), a vida quotidiana organizava-se em torno de três polos que, embora não excluíssem a criatividade dos indivíduos, constituíam um sistema de referência e de constrangimento: o modo de vida, isto é, os comportamentos associados a uma determinada posição social ou a um nível económico apreendidos no seio da família, da escola ou da religião; a pertença a um grupo social estruturado (à família alargada, à aldeia ou ao bairro, à classe social), que fornecia um conjunto de referências fortes, e a urbanidade, ou seja, um corpo de regras, de códigos de comportamento reconhecidos por todos. Hoje, a organização do modo de vida está a cargo dos indivíduos que não têm nas referências tradicionais a base de apoio anterior, estando sujeitos a uma multiplicidade de escolhas e, assim, ao risco de errar. O desenvolvimento da sociedade de risco advém, por um lado, do crescimento das incertezas e, por outro, da ambição de por em prática os projetos em curso (Ascher, 2009:77).

A experiência do risco não é apenas uma experiência de dano físico mas o resultado de processos pelos quais os grupos e os indivíduos aprendem a adquirir ou a criar interpretações acerca do risco, o que lhes permite selecionar, ordenar e explicar os sinais que estão ao seu redor. Estes sinais estão sujeitos a um processo de filtragem que pode concorrer para o seu aumento ou diminuição, através da sua reinterpretação (Kasperson *et al.*, 2003).

A seleção do meio de deslocação para levar as crianças à escola revela de forma clara as ambiguidades e os dilemas inerentes às práticas de mobilidade que se podem associar à conceção do que é ser um bom pai ou uma boa mãe (Murray, 2008:45; Thomsen, 2005:14; Fotel e Thomsen, 2004). A relação entre a paternidade e as opções de mobilidade é um dos exemplos mais relevantes para a compreensão da importância que a noção de risco tem na tomada de decisões no campo da mobilidade. Os riscos associados ao tráfego (Thomsen, 2005) ou a outro tipo de receios, faz de um bom pai ou de uma boa mãe o que transporta o seu filho em segurança, leia-se, de automóvel, e o mantém em segurança dentro de casa (Christensen e O’Brien, 2003:3). O aumento dos níveis de

proteção das crianças é mesmo, segundo Fotel e Thomesen (2004), a principal característica da infância atualmente.

Margaret O'Brien *et al.* (2000), analisam a mobilidade espacial de crianças residentes em Londres (na periferia e no centro) e na cidade nova de Hatfield, chegando à conclusão que, de um modo geral, a liberdade de movimentos das crianças tem vindo a diminuir desde 1970. As autoras, fazem corresponder esta constatação ao acréscimo dos níveis de ansiedade por parte dos pais que se espera que supervisionem os filhos nas atividades fora de casa como sinal de responsabilidade.

Nota-se, no entanto, diferenças segundo o espaço de residência, a idade, o género, a pertença étnica, a cultura familiar e o habitus que chamam a atenção para o facto que as questões acerca da mobilidade são complexas e pluridimensionais. As autoras concluem, deste modo, que a compreensão da mobilidade das crianças deve passar, não só, pela dimensão do controlo parental mas, também, pelas dimensões culturais e emocionais que estão presentes nas negociações entre pais e filhos que nos conduzem, segundo as autoras, ao conceito de modos de vida apropriados, quer estes remetam à preservação das crenças religiosas, à reprodução cultural da classe média, às identidades ou ao que é adequado a cada género.

Na modernidade “saber” não significa ter a certeza (Giddens, 1992:30). O risco está presente no quotidiano dos indivíduos, de tal modo que a ambivalência é uma das características principais da modernidade, estando presente na dicotomia entre atitude e ação, isto é, sabe-se qual a melhor opção mas nem sempre é por esta que se opta (Freudental-Pedersen, 2009:27).

As escolhas feitas no domínio da mobilidade, em particular no que se refere ao meio de deslocação a privilegiar em determinada situação, demonstram bem esta ambivalência. As razões que estão por detrás das opções tomadas estão expressas nas “structural stories”. Estas são utilizadas para explicar as ações e as escolhas feitas pelos indivíduos, legitimando-as.

Van Exel e Rietveld (2010), apoiando-se em Dawes e Festinger, assim como nos resultados da sua própria investigação – sustentada em questionários realizados junto de 21.335 condutores que se deslocavam num dos seis corredores que dão acesso à cidade de Amesterdão – sublinham, igualmente, que os indivíduos sentem a necessidade de justificar as suas ações perante os outros e perante si mesmos, antes e depois de tomarem uma

determinada decisão. Assim, constroem histórias aceitáveis socialmente, de modo a tornar os seus comportamentos consistentes com as suas preferências e com as expectativas dos outros. As escolhas feitas no campo da mobilidade são deste modo influenciadas por estas histórias.

Os autores, chegam à conclusão que a perceção dos tempos dos transportes públicos entre os utilizadores de automóvel pode, deste modo, estar distorcida, consciente ou inconscientemente, o que significa que serão poucos os utilizadores de automóvel que o trocarão pelos transportes públicos. Na realidade, os indivíduos mais familiarizados com os transportes coletivos não indicam discrepâncias temporais tão elevadas entre a utilização do automóvel e os transportes públicos como os não utilizadores. Uma das “structural stories” recorrente, apresentada por Freudendal-Pedersen (2099) é, precisamente, “o comboio está sempre atrasado”. Outra é: “o automóvel oferece certas possibilidades que nenhum outro transporte dá”.

Como já foi referido, a mobilidade é vista como um direito fundamental associado à noção de liberdade e de progresso. No que diz respeito aos diversos meios de deslocação, verifica-se que, enquanto uns, de que se destaca o automóvel, estão intimamente ligados à ideia de liberdade, outros não. Os transportes públicos são disso um exemplo. Aquando do seu aparecimento, os transportes públicos vieram permitir um grau de mobilidade sem precedentes, abrangendo a sociedade como um todo. Hoje, os transportes públicos, são negativamente conotados, sendo associados a um tipo de mobilidade inferior quando comparados com o automóvel.

A ideia de mobilidade como sinónimo de liberdade incorporada no automóvel, está profundamente presente na sociedade ocidental. O automóvel cria nos indivíduos o sentimento de que são livres, o que não está patente de um modo tão claro nos outros meios de deslocação. No entanto, a flexibilidade associada ao automóvel também é fonte de constrangimentos, já que a pressão para estar presente é maior.

Axhausen, segundo Urry (2004:38-39), defende que a vida quotidiana se desenrola em torno das relações com a família, os amigos, o local de trabalho, a escola e os locais de consumo, determinando a utilização de diversos modos de deslocação e a propensão à viagem. O autor, coloca a hipótese que no presente a vida social obriga a um maior número e diversificação de contactos, sendo que estes, porque cada vez mais dispersos

geograficamente, exigem um maior dispêndio temporal, associado ao acréscimo das distâncias a vencer.

Apesar do desenvolvimento crescente de meios de deslocação virtuais, parece que as relações face a face mantêm a sua importância a nível social, profissional ou familiar. É através das conexões de proximidade que se estabelecem relações sociais mais estáveis. Deste modo, os meios comunicação não vieram substituir a necessidade de relações de copresença (Urry, 2004), o que vem contrariar a tese de Virilio (1993, 2000), que defende que o tempo extensivo dá lugar ao tempo intensivo, conduzindo à substituição dos meios de deslocação físicos, de que se destaca o automóvel, pelos meios de telecomunicação.

Ascher (2009), também sustenta que as relações de copresença mantêm a sua importância. Segundo o mesmo, embora a globalização e o desenvolvimento das metrópoles se alimentem das tecnologias de transporte e comunicação, estas, não substituem a cidade real e os contactos face a face. A experiência viva da rua (ruídos, odores, sensações) não pode ser transmitida pelos meios de telecomunicação que de modo algum substituem a sua vivência presencial (Ascher e Apel-Muller, 2007). Embora o uso das tecnologias de informação e comunicação coloque novos desafios, obrigando à criatividade, não veio substituir as atividades fora de casa. As relações sociais são, deste modo, cada vez mais diversificadas e complexas, apoiando-se em múltiplos modos de comunicação.

O poder de se encontrar face a face num universo em que o espaço deixa de ser um limite para a comunicação ante as novas tecnologias, constitui mesmo um sinal de estatuto segundo Martucelli (2004:102). A mobilidade física torna-se num mundo em que impera uma “mobilidade generalizada”, segundo a expressão utilizada pelo autor, um indicador de prestígio social, que procede da capacidade de vencer o espaço e o tempo. Assim, a interação face a face adquire um novo valor, assinalando-se uma conexão entre mobilidade física e mobilidade social.

A mobilidade adquiriu um valor simbólico, pelo que o modo como alguém se desloca poderá dizer muito acerca daquilo que é, tendo um papel fundamental na construção identitária dos sujeitos (Freudendal-Pedersen, 2009:71). No entanto, importa realçar que, uma vez que as opções tomadas no campo da mobilidade são extremamente complexas, estando associadas a inúmeros fatores que atravessam diversos domínios do

quotidiano, muitas vezes, as práticas de mobilidade não estão de acordo com as aspirações dos sujeitos, resultando, antes, de inúmeros constrangimentos (Kaufmann, 2002).

Conclusão

A mobilidade é uma parte integral do ser humano e da sociedade como sublinha Urry (2000, 2007). Embora a mobilidade não seja algo de novo, a liberdade de movimentos, a velocidade e a complexidade a que está associada nas sociedades atuais, pelo menos no Ocidente, diferenciam-na das épocas anteriores.

Pode-se concluir a partir deste capítulo que as questões associadas à mobilidade são de tal modo complexas que obrigam a uma desconstrução multidisciplinar.

Daqui se compreende que diversos autores preferam utilizar a expressão “mobilidades”, invocando a pluralidade de situações, práticas e mesmo de interpretações que lhe estão associadas. A apreensão multidisciplinar das mobilidades tem a vantagem de trazer ao de cima as preocupações sociais, económicas, culturais, espaciais, favorecendo a compreensão das relações entre o material e o imaterial e o estudo dos processos sociais que atravessam as mobilidades.

A análise da mobilidade inclui outros domínios além da compreensão da deslocação entre dois pontos, aspeto privilegiado nos estudos sobre os transportes que se centram, frequentemente, na relação entre a oferta e a procura, descurando as questões sociais que atravessam todo o processo. Urry (2000, 2007), defende mesmo o desenvolvimento de um novo paradigma da mobilidade que coloque a mobilidade no centro da vida social.

Kaufmann (2002) e Kellermann (2012), realçam, neste âmbito, que o ator social móvel e as suas lógicas de ação têm sido relegadas para segundo plano nos estudos acerca da mobilidade. Kaufmann, através do conceito de “motilidade” e Kellermann, através do conceito “potencial para a mobilidade” trazem o ator social móvel para o centro do processo, chamando a atenção para a diversidade de práticas de mobilidade existentes em qualquer sociedade que associam à variedade de indivíduos, recursos e de situações.

Outro aspeto a realçar é a necessidade de se desconstruir o discurso frequentemente dicotómico que atravessa a sociedade e que divide as mobilidades em boas e más. As questões associadas à mobilidade (ou mobilidades) são trespassadas por discursos frequentemente contraditórios que remetem para o campo da ideologia. As noções que

circulam acerca da mobilidade são o resultado de uma construção social, integrando pontos de vista frequentemente conflitantes que concorrem para o aumento da pressão da escolha.

2 MOBILIDADES SUAVES VERSUS MOBILIDADES MOTORIZADAS

O quotidiano da maioria dos indivíduos é feito com recurso não a um mas a vários modos de deslocação, o que faz da experiência da mobilidade espacial em espaço urbano, uma questão complexa.

As métricas pedestres (em que se incluem também as métricas dos transportes públicos) que favorecem os contactos inesperados e as métricas do automóvel assentes na privatização do espaço público, são elementos estruturantes do sistema de mobilidade, fundamentais para compreender a lógica da cidade, já que esta é composta por diversas mobilidades que influencia e pelas quais é influenciada (Lévy, 2001:2004:158).

Os modos de deslocação vigentes em qualquer sociedade não podem ser compreendidos de modo isolado, já que estão inseridos numa rede mais abrangente em que participam ativamente e de que emergem relações de poder por vezes conflituais, que opõem determinado ou determinados modos de deslocação a outros. Geoff Nicholson (2010), chama a atenção precisamente para esta realidade. O autor afirma:

The main problem I have with the activist walking lobby is that its members like to make a hard and fast division between walkers and drivers: walkers are saints, drivers are pure evil. This doesn't match my experience of humanity. Most of us are both walkers and drivers. Sure, I find drivers annoying when I walk, but I also find pedestrians annoying when I drive. It's not clear to me that absolute complete virtue resides on either side.

(Nicholson, 2010:19)

O ator social móvel desempenha diversos papéis que com frequência se revelam contraditórios. Enquanto automobilista, deseja espaço suficiente para circular sem constrangimentos e locais disponíveis para estacionar, de preferência não pagos. Enquanto peão, ambiciona passeios desobstruídos, locais pouco poluídos, zonas de repouso,

semáforos e passadeiras que facilitem a sua deslocação. Como utilizador dos transportes públicos aspira a um pouco dos dois.

A questão está em como articular todas estas necessidades, especialmente quando aquilo que se constata é que as cidades (as vilas e as aldeias), em maior ou menor grau, têm vindo a compactuar com as exigências de espaço feitas pelo automóvel, de tal modo que este acabou por se revelar o seu próprio oponente.

A análise da mobilidade urbana obriga ainda considerar as estruturas em que se apoia. A mobilidade espacial, seja ela de que tipo for, depende das estruturas de suporte existentes, tais como: estradas, passeios, pontes, viadutos, mobiliário urbano, passadeiras, parques de estacionamento, sinais de trânsito, esgotos, sistemas de drenagem de água, cabos elétricos, candeeiros de iluminação, etc.

Depende ainda do *software* informático que põe a funcionar os semáforos, dos sistemas de controlo de velocidade, da iluminação pública, dos sistemas de videovigilância, entre outros dispositivos facilitadores da circulação. Quanto mais complexa a mobilidade mais intrincados são os sistemas dos quais depende e faz depender.

Por último, as cidades estão inseridas numa rede mais ampla de relações com o resto do mundo, recebendo influências e influenciando outras localidades. No campo da mobilidade em espaço urbano são diversos os exemplos de projetos que vão buscar a sua influência a outros locais. Por exemplo, em relação à deslocação velocipedica, a inspiração vem frequentemente da Holanda ou da Dinamarca, países com uma grande tradição neste domínio.

Tal como já foi referido no primeiro capítulo, a mobilidade é, segundo Cresswell (2009:25), “um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática”. Como tal, a análise da mobilidade urbana tem de incluir obrigatoriamente o estudo da relação entre as diferentes formas de deslocação, dos significados que lhes são atribuídos, das experiências que lhes estão associadas, não esquecendo as estruturas bem como a inter-relação com outras mobilidades (virtuais, mentais, sociais).

A compreensão da mobilidade espacial não pode dissociar-se do entendimento da sociedade como um todo e da cidade em particular. Alterações na estrutura urbana podem relacionar-se com as próprias modificações nas práticas de mobilidade em geral e nas práticas de mobilidade espacial quotidianas, em especial, elementos que serão abordados nos pontos seguintes.

2.1 Cidade e Mobilidade

Segundo alguns autores, tais como Marshall (2000), as cidades nasceram a partir do seu sistema de mobilidade. Segundo esta perspectiva, que também é defendida por Merlin (1994), o crescimento urbano está diretamente ligado ao desenvolvimento dos transportes urbanos. Assim, segundo esta teoria, em todas as épocas históricas a dimensão das cidades tem estado associada à velocidade dos meios de transporte, pelo que as políticas adotadas neste domínio parecem ter influência no crescimento urbano. Uma política que privilegia os transportes coletivos, conduzirá a uma urbanização limitada do espaço, enquanto uma política que privilegia o automóvel, levará a uma urbanização assente em densidades baixas.

Chalas (2000:95-96), por sua vez, pergunta se é a mobilidade através do desenvolvimento dos meios de transportes e de comunicação que atua sobre a urbanização, conduzindo à sua alteração, ou, se pelo contrário, é a urbanização que pressiona o desenvolvimento da mobilidade e dos meios de transporte. O autor chega à conclusão que não há uma resposta clara mas que, provavelmente, há uma relação entre os dois elementos, de tal modo que a pressão urbana conduz ao desenvolvimento da mobilidade e dos meios de transporte, que, por sua vez, agem sobre o urbanismo e os modos de vida.

Esta ideia também está presente na obra de Portas, Domingues e Cabral (2003:71) na qual, os autores, defendem, dentro da mesma linha de pensamento, que as infraestruturas e sistemas de mobilidade têm um papel primordial no modelo urbano emergente, funcionando como causa e efeito dos seus princípios organizativos. Outros autores, tais como Wiel (2002; 2005), também sustentam que cidade e mobilidade são indissociáveis, isto é, coproduzem-se mutuamente.

Por seu lado, Sheller e Urry (2000:742), afirmam que a urbanização e a automobilização caracterizam em conjunto a modernidade e a cultura das cidades. No entanto, ressaltam que, se por um lado, a urbanização está associada à concentração do habitat e à unificação de fluxos temporais, a automobilização, por outro lado, conduz à dispersão do habitat e à fragmentação dos fluxos temporais, dando lugar à oportunidade de criação de novas sociabilidades. As cidades contemporâneas são marcadas pelas duas lógicas.

A mobilidade, nas palavras de Levy (2004:157), não é um “efeito secundário” do urbano, ocupando um papel central nos modelos de urbanismo. Para o autor, a mobilidade é o que faz da cidade uma cidade, na medida em que constitui uma técnica de “urbanógenese”. Segundo Burgess (1925: 59 *apud* Sheller e Urry, 2000: 740), a mobilidade é mesmo “perhaps the best index of the state of metabolism of the city”.

A história das cidades tem estado desde sempre ligada à história das técnicas de armazenamento de bens, de informações e de pessoas, tal como salienta Ascher (2009:22). O autor, defende que este sistema de mobilidade, que denomina “BIP”, está no centro das dinâmicas urbanas. As cidades independentemente da época considerada sempre estiveram dependentes das inovações técnicas, de tal modo que a sua expansão, vertical ou horizontal, resulta dos avanços tecnológicos diversos sem os quais não teria sido possível (Thrift, 2004b).

Segundo Graham e Marvin (2001:10-12), a história do urbanismo moderno pode ser compreendida, pelo menos em parte, a partir da história das técnicas e infraestruturas de comunicação e distribuição de bens e serviços. Os autores, a partir desta constatação, defendem a existência de uma conexão entre as redes de infraestruturas e o urbanismo contemporâneo que se expressa de quatro formas distintas.

Em primeiro lugar, a mudança nas práticas e nas possibilidades de troca à distância que se criam através da construção e uso das redes de infraestruturas estão associadas às modificações geográficas, económicas, ambientais e culturais que se fazem sentir nas cidades.

Em segundo lugar, a rede de infraestruturas atua sobre as interações económicas, culturais, físicas e ecológicas, forjando “geometrias de poder socio-tenológicas”, uma vez que a construção de espaços de mobilidade para uns, implicou desde sempre a edificação de barreiras para outros, de tal modo que a experiência das infraestruturas se revela extremamente subjetiva. O que para um é uma infraestrutura, para outro, poderá ser uma barreira. Os autores ressaltam, no entanto, que se deverá ter cuidado de forma a evitar uma visão demasiado determinista acerca do poder exercido pelas infraestruturas em si, uma vez que estas se encontram integradas em conjuntos socio-tecnológicos, políticos e culturais que têm efeitos diversos, consoante os tempos e espaços considerados.

Em terceiro lugar, as infraestruturas representam uma acumulação financeira, tecnológica, de conhecimentos organizacionais e de poder geopolítico. As práticas de

construção e manutenção que envolvem requerem articulações complexas entre os mercados, os estados e as organizações transnacionais.

Em quarto lugar, os processos tecnológicos e as redes de infraestruturas estão envolvidas na estruturação das experiências da vida urbana moderna, sendo frequentemente associadas a imagens, ideologias e representações acerca do progresso urbano por parte de múltiplos atores que vão desde os planeadores, aos políticos, aos engenheiros, aos cientistas sociais, aos artistas, aos jornalistas, entre outros (Graham e Marvin, 2001:10-12)

Como já foi referido, as infraestruturas facilitadoras dos processos de mobilidade não são estruturas neutras, pelo que a sua construção tem repercussões sociais e culturais importantes no quotidiano dos indivíduos e das cidades que frequentemente espelham relações de poder contraditórias.

Reportando-se a Foucault, Harvey (1989:255), refere que se se partir do pressuposto que o espaço é um recetáculo de poder social, então a sua reorganização implica a reorganização dos moldes segundo os quais as relações sociais de poder se expressam. Esta conceção está bem patente no modo como os sistemas de mobilidade ao longo dos anos têm evoluído.

2.1.1 A expansão da cidade

A cidade anterior ao automóvel é a cidade da harmonia clássica, da unidade, a cidade densa, compacta, centrípeta, assente na proximidade, na mistura de funções, em que a vida se desenrola no centro, para o qual confluem as atividades e as pessoas. A cidade cuja forma é estável e o modo de deslocação predominante é o caminhar. Esta urbe tem vindo a transformar-se ao longo dos séculos, dando lugar a uma outra cidade, à cidade dos subúrbios e das periferias, que se caracteriza por fracas densidades, pela ausência de um centro único e pela monofuncionalidade. Esta cidade, ao contrário da anterior, está dependente dos contactos à distância e das deslocações constantes nas quais o quotidiano assenta (Chalas, 2000: 90-94) ²⁷. A atual cidade é sobredimensionada, metropolizada e

²⁷ O processo de urbanização pode dividir-se em quatro fases, segundo o modelo proposto por Van den Berg *et al.* (1982:5): *urbanização*, *suburbanização*, *desurbanização* e *reurbanização*. Os autores fazem corresponder a cada um destes estágios um tipo específico de desenvolvimento urbano, associando as mudanças na estrutura do sistema urbano ao estado de desenvolvimento da região e da cidade.

A primeira fase, que corresponde à passagem de uma sociedade agrária para uma industrial - *urbanização* - caracteriza-se pelo crescimento da população urbana e pelo aumento do tamanho das cidades no decorrer do século XIX, estando diretamente ligado à Revolução Industrial. Em diversos países, no

marcada pela lógica do consumo. É uma cidade que promove novos tipos de desigualdades e novas formas de articulação dos sujeitos com os territórios (Baptista, 2008b).

Esta nova urbe está associada ao que Solnit (2002) apelida de “suburbanização da mente humana”, isto é, ao declínio da deslocação pedonal, que não só está dificultada, como também se tornou acessória, sendo desvalorizada enquanto meio de transporte. A mobilidade, e sobretudo a automobilidade, associada à velocidade, assume um papel fundamental para a compreensão da nova cidade. Ser móvel, significa ser rápido e isso só é possível com recurso ao automóvel. A “cidade das mobilidades (...) estrutura-se segundo a lógica do cada vez mais longe e cada vez mais rápido”, assentado na capacidade de deslocação dos indivíduos, tal como realça Baptista (2008b:40).

Recorrendo à Constante de Marchetti, Newman e Kenworthy (2006), defendem que as cidades ao longo de vários séculos, têm funcionado com base em tempos de viagem que rondam uma hora, o que se pode relacionar com o acréscimo das distâncias. Na cidade pedonal as distâncias percorridas ficavam-se pelos 5 a 8 quilómetros, na cidade dos transportes coletivos situavam-se entre os 20 e os 30 quilómetros, na cidade do automóvel estão entre os 50 e 60 quilómetros. Deste modo, a velocidade obtida através do desenvolvimento dos transportes, não se tem traduzido na diminuição dos tempos de viagem de um modo geral, que se têm mantido praticamente constantes, o que está relacionado com o incremento progressivo das distâncias.

De ressaltar, no entanto, que existem diferenças entre as cidades que apresentam um modelo de urbanização extensivo, característico das cidades americanas, em que os

entanto, este fenómeno só se fez sentir com maior intensidade após a Segunda Guerra Mundial, época de grande desenvolvimento industrial.

O segundo estágio marcado pela transição de uma economia industrial para uma economia terciária - *suburbanização* - caracteriza-se pela expansão da cidade para além dos limites historicamente definidos, articulando-se com a evolução e massificação dos transportes motorizados. O processo de expansão urbana é acompanhado pela terciarização do centro e, concomitante, pela expansão da indústria para a periferia.

O terceiro momento que está associado à evolução do sector terciário - *desurbanização* - corresponde a uma fase de declínio da população em termos absolutos no centro e nos subúrbios associado ao crescimento da população e dos empregos em torno da região urbana funcional dominante (área metropolitana). As cidades que se encontram neste estágio estão de tal modo congestionadas que já não conseguem resolver os problemas relacionados com o número excessivo de indivíduos que entram diariamente na cidade, nomeadamente os associados ao estacionamento e poluição.

Segue-se-lhe um quarto estágio que corresponde ao processo de *reurbanização*. Na altura em que o estudo foi apresentado esta fase estava ainda no início, estando associada às políticas de revitalização urbana que se começaram a desenvolver na década de 1970. É precisamente no decorrer dos anos 70 que os custos da mobilidade privada e da residência individual começam a ser avaliados (Redshow, 2008:6; Norton, 2008).

ganhos em velocidade não permitem manter constante o tempo gasto com os transportes, ou intensivo, próprio das cidades europeias mais densas (Crozet e Joly, 2004).

Nas cidades europeias, nota-se, contudo, a sobreposição de duas realidades diferentes. O centro é marcado pelo modelo de urbanização intensiva, associado a densidades elevadas e velocidades mais baixas e as periferias pelo modelo extensivo, marcado por fracas densidades. O aumento do tempo gasto em transportes resulta da justaposição destas duas lógicas. O facto dos valores do solo no centro serem muito elevados conduz a que os complexos habitacionais sejam construídos cada vez mais longe do centro, obrigando os indivíduos, que continuam a depender dos serviços localizados no centro, a percorrer distâncias cada vez maiores.

Além disso, a deslocalização de determinados serviços para a periferia obriga também os habitantes do centro a deslocar-se, consumindo, também eles, mais tempo em deslocações (Crozet e Joly, 2004).

QUADRO 2.1
CARACTERIZAÇÃO DA CIDADE EMERGENTE SEGUNDO O MODELO PROPOSTO
POR CHALAS

Cidade Emergente	Cidade Anterior
Cidade - móvel	Cidade - harmonia
Cidade - território	Cidade - unidade
Cidade - natureza	Cidade - mineral
Cidade - policêntrica	Cidade - densa
Cidade das escolhas	Cidade - centro
Cidade - vazio	Cidade - forma

Fonte: Chalas (2000)

Chalas (2000), utiliza seis figuras, que devem ser consideradas em interação, para caracterizar a cidade emergente (quadro 2.1.).

A primeira destas figuras é a *cidade-móvel*. Na cidade emergente a mobilidade está na base das relações sociais e das relações com os lugares, assumindo-se como mais do que um elemento complementar do fixo e sedentário, tal como era na cidade anterior. A integração já não está associada à fixação mas, antes, à capacidade de deslocação dos

indivíduos, uma vez que desta depende a manutenção das relações sociais de proximidade. Para o autor, os conflitos urbanos na atualidade estão associados ao direito à mobilidade, na medida em que as restrições à mobilidade constituem uma fonte de desigualdade. Tal como Kaufmann (2002) e Cass, Shove, e Urry (2003), Chalas (2000), também faz uma analogia entre exclusão e mobilidade. Uma sociedade que é vivida à distância tem na mobilidade o elemento mediador de que necessita. Daqui decorre, segundo o autor, que sendo a mobilidade um elemento central da cidade emergente, a cidade não se irá virar provavelmente contra a mobilidade em si mas contra o automóvel.

A *cidade – território* está associada à noção de cidade móvel. Esta é a cidade que se expande além da própria cidade, de tal modo que ser urbano não significa, obrigatoriamente, que se resida numa cidade, já que os meios de deslocação motorizados, coletivos ou privados, e os meios de comunicação facilitam o acesso aos serviços e aos equipamentos urbanos.

Tal como a cidade-móvel e a cidade território estão interrelacionadas, a *cidade - natureza* está associada à cidade-território. Na *cidade – natureza*, o campo e a cidade não se opõem, não só porque o urbano atravessa o rural mas porque a cidade engloba zonas agrícolas ou naturais que integram a urbe.

Por sua vez, a *cidade policêntrica*, é uma cidade em que surgem, além dos centros históricos que se mantêm, outros centros ligados ao consumo, aos transportes, ao trabalho e ao lazer, assistindo-se à redistribuição das centralidades periféricas. Chalas (2000), chama a atenção para um fenómeno novo, que se reveste de importância primordial na compreensão da mobilidade em geral e, das mobilidades motorizadas versus mobilidades suaves, em particular. Segundo o autor, muitos indivíduos deslocam-se principalmente entre as periferias onde trabalham, residem, adquirem os bens de que necessitam, passam o tempo livre, etc. Os antigos centros das cidades para estes deixam de fazer parte do seu itinerário quotidiano.

A *cidade das escolhas* decorre das figuras atrás referidas. A vida já não se desenrola apenas ao nível do bairro. Os indivíduos circulam na cidade como um todo e as opções quotidianas em termos de consumo, educação, saúde, lazer, etc. são feitas de acordo com os seus projetos e aspirações, não estando limitadas ao local de residência. Os indivíduos não estão presos a uma determinada localização e restringidos às ofertas disponibilizadas na mesma, podendo optar pelo que mais lhes convém.

Por fim, a *cidade-vazia* resulta das anteriores, apresentando-se como a cidade das descontinuidades, das ruturas, dos contrastes, das transformações contínuas. Na cidade emergente o vazio torna-se ele próprio um elemento urbano e mais do que isso, a partir dele ou deles a cidade propaga-se.

A cidade transforma-se, de tal modo que, segundo Marc Wiel (2002), a cidade deu lugar a três cidades que concorrem entre si: a cidade herdada dos tempos em que a deslocação pedonal era a principal forma de deslocamento; os subúrbios e a cidade periurbana. A estas associa-se a cidade virtual. A cidade encerra em si diversas cidades que se podem diferenciar segundo as lógicas de mobilidade que lhe são inerentes e que com frequência concorrem entre si.

Recorrendo à noção de “cidade infinita”, Skeates (1997), defende que as alterações ocorridas nas cidades vieram quebrar com o passado, de tal modo que:

We can no longer use the term city in the way it has been used to describe an entity which, however big and bloated, is still recognizable as a limited and bounded structure which occupies a specific space. In its place we are left with the urban: neither city in the classical sense of the word, nor country, but an all-devouring monster that is engulfing both city and country and in so doing effectively collapsing the old distinction.

(Skeates, 1997:6).

O que tem sido entendido por cidade ou por campo, transforma-se e dá lugar a novas realidades como por exemplo *a rua da estrada* de que fala Álvaro Domingues (2010). *A rua da estrada* apresentada pelo autor é a imagem desta nova realidade. Esta rua, pensada segundo a lógica do automóvel, coloca-nos perante uma nova forma de pensar o espaço público. Aqui não se encontram praças, avenidas, jardins, mas sim rotundas e estradas, misturando-se o rural, o urbano, o natural, o comercial e o industrial.

Esta rua-estrada é espaço de passagem e de permanência, no sentido em que para uns é local de residência e trabalho por onde circulam apesar da ausência de passeios, de árvores, de mobiliário urbano. Para outros, é simplesmente espaço de passagem. Pode-se afirmar que para uns constitui um lugar e para outros, um não-lugar segundo a terminologia usada por Augé (2005). Deste modo, segundo Domingues (2010), a rua da estrada nem é rua nem é estrada, englobando tanto elementos do passado como da contemporaneidade, sobre os quais importa refletir sem que se caia em conceções nostálgicas de um passado que já não existe ou que nunca chegou a existir.

Esta urbe é o que o autor denomina a “cidade-outr” em que se perderam as praças, as ruas, as avenidas, o quarteirão, o parque, o jardim, etc. Nota-se, segundo o autor, uma tendência dualista de pensar a urbe que opõe a cidade com qualidades à cidade sem qualidades, que vem colocar em causa a necessária visão de conjunto e a sua complementaridade. A atenção prestada à cidade histórica faz esquecer frequentemente os “territórios em explosão” que também a compõem (Domingues, 2010).

A cidade emergente já não pode ser pensada segundo os dualismo: centro - periferia; rural - urbano, cidade – não-cidade, homogeneidade -heterogeneidade, contínua - descontínua, mistura – segregação (Chalas, 2000). A nova urbe, ao integrar todos estes elementos que se complementam entre si, obriga a repensar a cidade segundo outros moldes que não os tradicionais. Esta é a cidade do cidadão *cyborg* explorada por Saraiva (2008).

Está-se assim perante uma nova cidade, o que não é o mesmo que dizer, tal como sublinha Chalas (*ibidem*:102), que se está perante o fim da cidade, tal como tem sido anunciado por diversos autores, como por exemplo, Chombart de Lauwe (1982). As cidades demonstram capacidade para sedimentar as diferentes camadas da sua história, funcionando como um palimpsesto e combinando diferentes lógicas de ação (Ascher, 2009:31).

Deste modo, a cidade metropolitana em vez de ser a negação da cidade pode multiplicá-la, tal como refere Borja (2000). O desafio está em conseguir-se estabelecer um diálogo entre as centralidades e a mobilidade. Enquanto a centralidade constitui uma condição da cidadania, a mobilidade é um direito de cidadania, fator também sublinhado por Ascher. No entanto, tal como lembra Borja e Muxí (2000), se os direitos de centralidade e de mobilidade não são universais, então a cidade não pode dizer-se democrática. Para os autores “El derecho a la movilidad se ha de complementar con el derecho a la visibilidad” (Borja e Muxí, 2000: 36).

A mobilidade e a acessibilidade embora tenham num sistema de transportes adequado a sua pedra basilar, não dependem apenas deste. A variedade de centralidades, a qualidade urbana, a disponibilidade de equipamentos e serviços nas zonas menos atrativas são fatores igualmente importantes. A questão não está apenas em facilitar a mobilidade dos que residem nas zonas menos atrativas, permitindo-lhes o acesso ao resto da cidade, mas em fazer destas zonas locais atraentes para o resto da cidade (Borja e Muxí, 2000). O

conceito de acessibilidade abarca não só as questões acerca da relação dos indivíduos com o espaço físico mas, também, as questões simbólicas que se prendem com a apropriação dos espaços públicos urbanos (Serpa, 2007).

A cidade emergente obriga-nos não só a compreender a noção de cidade de outro modo, como a refletir sobre a importância que o automóvel tem no quotidiano dos indivíduos e a relação que o mesmo estabelece com os outros meios de deslocação, nomeadamente com a deslocação pedonal e velocipédica.

A sociologia urbana tem descurado a influência do movimento, do barulho, do odor, da intrusão visual e dos impactos ambientais do automóvel sobre as práticas de deambulação na cidade e na interpretação da cidade contemporânea, tal como sublinha Urry (2000:59). O automóvel tem um grande impacto sobre a cidade e a vida quotidiana dos indivíduos, pelo que não pode ser colocado em segundo plano na investigação acerca da cidade e das mobilidades que a compõem.

A análise da mobilidade pedonal e velocipédica passa obrigatoriamente pela compreensão da sua interação com os outros modos de deslocação, com especial enfoque no automóvel que se impõe sobre todas as outras formas de movimento.

2.1.2 A cidade atravessada por múltiplas lógicas de deslocação

A maioria das sociedades tem sido ao longo dos tempos caracterizada pela presença de diversos sistemas de mobilidade. Contudo, enquanto uns se contraem, outros expandem-se, assumindo o domínio, de tal modo que em todas as sociedades há um sistema de circulação principal. Quanto mais rica a sociedade, maior o número de sistemas presentes e mais complexas as relações entre eles (Urry, 2007:51-52).

Esta constatação assume grande importância. Em primeiro lugar, chama a atenção para as relações de poder existentes entre os vários sistemas de mobilidade presentes numa dada sociedade e num dado momento histórico. Em segundo lugar, traz ao de cima os outros sistemas que estão encobertos pelos dominantes mas que não deixam, por isso, de ter um papel importante na cidade e no quotidiano dos indivíduos.

Na sociedade atual incluem-se neste tipo, a mobilidade pedonal e a velocipédica, isto é, as chamadas mobilidades suaves ou não motorizadas. A mobilidade pedonal, em especial, continua a ser a principal forma de deslocação da humanidade, podendo mesmo considerar-se uma característica fundamental do ser humano, no sentido que nos distingue

enquanto espécie. Está, no entanto, de tal forma naturalizada que é desvalorizada enquanto meio de transporte (Ingold e Vergunst, 2008).

O valor atribuído a cada modo de deslocação depende da forma como é medido. Litman (2011), apoiando-se nas estatísticas realizadas nos EUA, refere que a maioria se reporta apenas ao principal meio de transporte utilizado quotidianamente e muitas referem-se apenas às viagens casa-trabalho ou às deslocações realizadas em hora de ponta, ignorando todas as outras deslocações realizadas durante o dia. Entre estas registam-se, por exemplo, as deslocações entre o parque de estacionamento e o escritório e vice-versa, para ir e vir do almoço, para ver montras, para passear o cão, etc.. O mesmo acontece relativamente às estatísticas realizadas neste âmbito em Portugal. Se se considerarem todas as deslocações feitas a pé durante o dia de um indivíduo, constata-se que o número que atingem pode suplantar o das deslocações feitas com recurso ao automóvel já que, como lembram Goodmann e Tolley (2003:72), caminhar constitui uma parte integrante de todas as viagens.

A cidade abarca diversas lógicas de deslocação que ora se articulam, ora chocam entre si. No âmbito da deslocação espacial, os transportes urbanos primeiro e, depois, os automóveis, vieram destruir a estabilidade que caracterizava a cidade pedonal. Em analogia com o conceito de “transição demográfica”, Wiel (2002), apelida de “transição urbana” o processo que conduziu à passagem da cidade pedonal para a cidade motorizada.

Reportando-se à introdução e, conseqüente, evolução do automóvel nos EUA, Norton (2008), chama a atenção para os desequilíbrios desenvolvidos na construção social da rua. Esta, que era estável até 1900, tornou-se inconstante através da introdução do automóvel, que veio opor os interesses das instituições ligadas ao automóvel, aos dos peões. Com o aumento do número de automóveis em circulação, a construção social da rua altera-se e os problemas apresentados pelos caminhantes não são inicialmente solucionados através do limite do tráfego automóvel mas, através de medidas de controlo e ordenação do movimento dos transeuntes, transformados em peões. Esta disciplinaçã do peão assenta em dispositivos tecnológicos cada vez mais complexos e impessoais (Fortuna, 1999:114).²⁸ As câmaras de videovigilância constituem um bom exemplo da desumanização da cidade.

²⁸ A PSP recuperou a figura do polícia sinaleiro no Porto, cidade que conta desde o final de Dezembro de 2014 com um polícia sinaleiro. Em Lisboa, desde o início do ano que se juntaram dois novos polícias sinaleiros (um polícia e uma polícia) aos dois já existentes. Uma das razões apontadas para explicar a reintrodução desta figura nas referidas cidades prende-se, precisamente, com a questão da humanização do

Marshall, conduz-nos numa viagem que nos leva da cidade pedonal à cidade motorizada. O autor declara:

Begin in the oldest part of a city, say Florence, Barcelona, or Lyon, and walk outward. You'll start in the center, in the medieval section, with narrow, tiny streets built for the foot. You'll move into the Renaissance, where the streets and plazas gain more stature and nobility. Then you'll arrive at the nineteenth and early twenty centuries, where you come to wide, tree-lined boulevards built for carriages and street cars. Then you arrive at the bulk of the twentieth century, where the streets...fall apart, lose themselves, become pathless.

(Marshall, 2003:41)

É estabelecida uma distinção entre a cidade anterior à I Grande Guerra e a cidade posterior, a qual analisa como associada à perda da noção de lugar. O pé e a rua constituíam referências segundo as quais a cidade assentava. Com o advento do automóvel e, em especial das vias rápidas, os parques de estacionamento e os pneus são agora as referências segundo as quais as cidades se baseiam.

As carruagens, o carro puxado a cavalos, o elétrico, mais tarde, e o metropolitano, apesar de terem modificado a cidade não acabaram com a primazia da rua que se vai adaptando aos meios de locomoção que vão surgindo. O automóvel e as vias rápidas, por outro lado, mostram-se incompatíveis com a cidade, contribuindo para a alteração dos seus princípios mais básicos – a rua, o passeio, o caminhar, a densidade, e para a erosão das métricas pedestres que caracterizavam as cidades anteriores à Revolução Industrial (Nunes e Baptista, 2008a: 97-111)

O espaço destinado ao automóvel, associado ao acréscimo da poluição visual, sonora e atmosférica, e o aumento do número de acidentes, tornaram a deslocação pedonal e a velocipédica mais difíceis, levando um número crescente de pessoas a optar pelo automóvel, o que por sua vez tem contribuído para tornar o ambiente caminhável e ciclável cada vez mais inóspito (Haughton e Hunter, 1994).

2.2 O Automóvel

O automóvel nasceu na cidade. A sua ineficácia inicial fazia-o dependente das oficinas e garagens, assim como dos postos de combustível. Um aspeto curioso é que não estando ainda desenvolvidos serviços específicos destinados ao automóvel, já que a sua utilização era residual, este dependia das oficinas especializadas no fabrico e reparação de bicicletas, um meio de deslocação em franco desenvolvimento, que no campo do transporte individual suplantava o automóvel (Dupuy, 1998).

No início do século XX, o automóvel, ainda não era acessível à população em geral, atingindo preços muito elevados que contrastavam com os custos da bicicleta²⁹.

Embora o seu desenvolvimento se tenha iniciado na Europa, foi nos EUA que a sua massificação e estandardização teve origem³⁰. No início do século XX o consumo de automóveis na Europa mantinha-se associado a uma população com elevados rendimentos, normalmente jovens que o utilizavam sobretudo como objeto de lazer, sendo assumido como um item de distinção social.

Ford, por sua vez, vem revolucionar o mercado automóvel através da produção de automóveis de baixo custo (o modelo Ford T). Este tipo de automóvel, estando adaptado à utilização em meio rural, torna-se acessível a um maior número de famílias, nomeadamente às residentes nos subúrbios³¹. O aumento da produção automóvel na América, associada ao Fordismo e Taylorismo, levou a que na Europa marcas como a Citroën e a Peugeot adotassem também a produção em linha, o que conduziu ao desaparecimento da pequena indústria automóvel, incapaz de competir com a produção em massa. Contribuiu, ainda, para a descida de preços dos automóveis, o facto de as fábricas

²⁹ Segundo dados apresentados por Eckermann (2001:48), em 1898 um automóvel 2.75-hp Benz Velo custava 2200 marcos enquanto um trabalhador regular auferia por sessenta e duas horas de trabalho, 60 marcos. Uma bicicleta custava 150 a 200 marcos.

³⁰ Entre 1907 e 1913 registou-se um grande incremento de automóveis em circulação tanto na Europa como nos EUA. Segundo dados fornecidos por Berghaus (2009:4), entre estas duas datas o número de indivíduos por automóvel diminuiu de 981 para 318 em França, de 640 para 165 na Grã-Bretanha, de 5554 para 2070 na Itália, de 3824 para 950 na Alemanha e de 608 para 77 nos EUA, que já apresentava na altura a maior taxa de motorização. De realçar que, tanto a Itália como a Alemanha, entre 1907 e 1913, sofreram um acréscimo significativo do número de automóveis em circulação, embora ainda estivessem muito longe dos restantes países considerados, sobretudo dos EUA. Em Portugal, em 1916, registavam-se 3211 veículos a motor, ou seja 1 automóvel por 1692 habitantes. Em 1924 este número aumentou para os 6500 e em 1927 já tinha duplicado (Marques, 1980:30-31). Por esta altura os automóveis na Europa continuavam a não estar ao alcance de todos. Por exemplo, na Itália, em 1912, apesar do aumento da produção, um automóvel da marca Fiat custava 7.500 Liras, quase o dobro de um Ford T (Berghaus, 2009:8).

³¹ Em 1908 foram vendidos 6000 automóveis deste modelo ao preço de \$850, enquanto em 1916 já tinham sido vendidos mais de 370.000 por menos de \$400.

começarem a trocar entre si partes dos automóveis, o que aumentou a produção (Bell, 2001; Dennis e Urry, 2009)³².

Enquanto em 1925 já metade das famílias americanas possuíam automóvel, a sua massificação na Europa só se deu após a II Grande Guerra Mundial³³, principalmente a partir da década de 1970. Segundo Kellermann (2006), o preço dos automóveis, o facto dos poderes públicos privilegiarem durante muito tempo o transporte coletivo e o facto das cidades europeias apresentarem densidades mais elevadas, são fatores que, em conjunto, contribuíram para que a Europa durante muito tempo apresentasse taxas de motorização inferiores às registadas nos EUA.

Gartman (2004), identifica três etapas na construção do automóvel enquanto objeto de consumo no decorrer do século XX (distinção de classe, era da individualidade em massa e era da diferença subcultural). Embora esta análise se baseie na investigação que desenvolveu nos EUA, na sequência da qual escreveu o livro *Auto Opium*, publicado em 1994, o autor acredita que nos outros países, sobretudo na Grã-Bretanha, a sucessão de etapas é semelhante, embora a sua datação possa variar.

O automóvel aparece na América no final do século XIX, numa altura de crise económica e conflito de classes. O seu preço elevado, fruto de processos de produção elaborados de acordo com os gostos da classe mais elevada, bem como a sua associação às noções de individualidade, liberdade e flexibilidade, fazem deste, um item de ostentação, utilizado sobretudo para fins lúdicos. Segundo Gartman (2004), nesta primeira fase os significados culturais do automóvel correspondem à teoria da distinção de classes desenvolvida por Bourdieu (1984).

Enquanto símbolo de riqueza, estatuto social e prestígio, o consumo automóvel na primeira década do século XX é ambicionado pela classe média na América, o que estimulou a indústria automóvel a produzir automóveis mais acessíveis, não só para a classe média mas, também, para os indivíduos que se situavam no topo da classe trabalhadora. Enquanto na década de 1910, o facto de se possuir um automóvel constituía em si uma forma de distinção, no decorrer da década de 1920, o modelo Ford T,

³² A Ford Motor Company, responsável pela implantação na década de 1920, da produção em cadeia, na década de 1960, vem introduzir o conceito de “world car”. Este sistema baseia-se na produção das componentes automóveis em diversas partes do mundo que depois são montadas em conjunto em locais estratégicos perto de grandes mercados mundiais (Haughton e Hunter, 1994:55).

³³ O telefone, tendo sido inventado na América apenas nove anos antes que o automóvel, só em 1946, sessenta e sete anos após a sua criação, é que está presente em 50% dos lares americanos.

anteriormente símbolo de democratização, é estigmatizado e ridicularizado quando comparado com os automóveis de luxo, simbolizando as desigualdades de classe.

Na década de 1920 a indústria automóvel, sobretudo a General Motors, começa a produzir automóveis acessíveis para a pequena burguesia que não quer ser associada à classe trabalhadora, entrando em concorrência com o Ford T.³⁴ De realçar que a classe trabalhadora, que inicialmente adquiria apenas automóveis funcionais, tais como o modelo T, na década de 1920, altura em que começa a auferir maiores rendimentos, procura automóveis com mais estilo o que, segundo o autor, vem contradizer a teoria de Bourdieu, segundo a qual a classe trabalhadora tem um gosto intrínseco pelo simples e funcional.

No final da década de 1920, e sobretudo na década de 1930, com a grande depressão, a produção de veículos de luxo começa a decrescer. As diferenças entre os automóveis produzidos começam a ser cada vez menores, pelo que o automóvel, enquanto elemento de distinção perde o seu estatuto na América. Na Grã-Bretanha, este processo ocorre apenas após a Segunda Guerra Mundial o que se poderá explicar, segundo o autor, pela existência de desigualdades de rendimentos e fronteiras de classe mais marcadas.

Na década de 1950, a oferta existente deixa de satisfazer o desejo de individualidade dos sujeitos que começam a procurar automóveis importados. Na década de 1960 a era fordista estava a chegar ao fim. A produção em massa foi substituída por modelos diferenciados no que diz respeito à estrutura e à engenharia, obedecendo às necessidades de nichos de mercado distintos. A especialização dos modelos pôs fim ao modo de produção em massa, obrigando à construção de fábricas especializadas.

As décadas de 1970 e 1980 foram décadas de estagnação na indústria automóvel americana que, além de ser obrigada a alterar toda a sua lógica de produção, foi afetada pela crise petrolífera de 1973. Em meados da década de 1980- 1990 começa a notar-se um crescimento económico, sobretudo entre as classes com rendimentos mais altos, que vem contribuir para o renascer do mercado automóvel que responde às necessidades dos consumidores, produzindo automóveis para pequenos nichos de mercado, segundo modos de produção flexíveis.

Recorrendo ao trabalho de Stuart Hall e Dick Hebdige, Gartman (2004), explica as diferenças ocorridas nesta fase. Segundo os autores, a diversidade, fragmentação e

³⁴ Em especial, o modelo La Salle de 1927, uma imitação mais acessível do Cadillac, teve grande sucesso. A partir daí todos os automóveis desde o mais barato ao mais caro vão ser produzidos de acordo com padrões estéticos elevados (Gartman, 2004)

diferenciação substituem a massificação, a standardização e a homogeneização próprias da produção massificada que assume que à partida todos os indivíduos têm as mesmas necessidades. Os teóricos pós-modernistas chamam a atenção para o facto de o automóvel ser produzido, consumido e utilizado como uma marca identitária associada a um determinado estilo de vida. Gartman, no entanto, questiona se realmente se pode considerar que esta fragmentação cultural permite libertar os indivíduos dos seus papéis de classe, de género e raça.

Stradling (2002), por outro lado, apoiando-se em Gilbert, identifica quatro fases no que diz respeito à posse do automóvel, que diferencia segundo o número de automóveis por família. Estas, correspondem às três eras propostas por Gartman (*ibidem*). Na primeira fase, o automóvel está na posse apenas das famílias ricas, constituindo um item de luxo; na segunda fase torna-se um item familiar; no terceiro período torna-se um item individual (um automóvel por condutor); na quarta fase o automóvel transforma-se num item especializado, de tal modo que o mesmo sujeito pode ter mais do que um automóvel que é utilizado com objetivos diferentes.

Assim, pode-se afirmar, recorrendo a Martins (1999), que se entrou numa nova era. Esta, que é denominada pelo autor de *hiper-automobilidade*, caracteriza-se pela motorização em massa e pela individualização do movimento. Para o autor, enquanto a automobilização em massa assentava no crescimento exponencial do consumo de automóveis, a *hiper-automobilidade* representa o aumento do uso em densidade e extensão, o que se traduz no acréscimo do número de viagens realizadas com recurso ao automóvel. Segundo Martins (1999: 9-10), nos EUA, a *hiper-automobilidade* data da década de 1970, início da década de 1980. Na Europa Ocidental, este fenómeno também ocorreu pela mesma altura, de tal modo que enquanto o consumo automóvel aumentou 35% entre 1980 e 1990, o tráfego automóvel teve um acréscimo de 56,2%, o que significa que a sua utilização se intensificou.

Desde o seu aparecimento que o automóvel tem estado associado aos conceitos de liberdade, velocidade e flexibilidade³⁵. Segundo Dennis e Urry (2009:40), já em 1902, um

³⁵ No jornal *O Volante* de 28 de Janeiro de 1928 surge o seguinte texto publicitário referente ao lançamento de um novo Ford:

Há dezanove anos construímos e vendemos o primeiro automóvel “Ford Modelo T”. Ao anunciá-lo dissemos: “Construiremos um automóvel para as multidões. Será bastante espaçoso para uma família; ligeiro e reduzido, para que uma só pessoa possa cuidar do seu funcionamento e manutenção. (...) Não obstante o seu preço será tão moderado, que ninguém que ganhe um bom

condutor dizia “travelling means utmost free activity, the train however condemns you to passivity: the railway squeezes you into a timetable”.

Prato e Trivero (1985, *apud* Kellerman, 2006:76), distinguem os comboios e os barcos, dos automóveis e motociclos, na medida em que se os primeiros contêm os corpos, os segundos, expandem-nos, permitindo a regulação pessoal da velocidade. Embora em qualquer um dos casos, o corpo seja movido por intermédio da técnica, a flexibilidade do automóvel permite ao condutor (dentro de certos limites) escolher a rota e a velocidade a que se desloca, não estando dependente, nem sendo obrigado a compartilhar o espaço com outros. Assistiu-se, deste modo, à personalização do tempo e do espaço, que se pode associar ao aumento da privatização e da individualização (Redshaw, 2008). Roland Barthes afirma:

Cars today are almost the exact equivalent of the great Gothic Cathedrals: I mean the supreme creation of an era, conceived with passion by unknown artists, and consumed in image if not in usage by a whole population which appropriates them as a purely magical object.

Barthes (1957:87)

Para Baudrillard, (1973: 62 *apud* Milton Santos, 2006: 41-42), o automóvel é mesmo um dos mais importantes signos do nosso tempo, uma vez que as cidades não seriam hoje o que são se o automóvel não existisse.

Na sociedade atual, a “individualização da vida urbana”, associada a uma sociedade “faça você mesmo”, afeta os serviços públicos em geral e os transportes coletivos, em particular. Estes, tendo sido criados segundo uma lógica fordista de repetição em massa, não correspondem às necessidades de deslocação na cidade território, policêntrica, cidade das escolhas, segundo a terminologia de Chalas (2000), que funciona 24 sobre 24 horas. Os transportes coletivos, embora possam continuar a responder às aspirações da população que se desloca entre os grandes eixos da cidade, não funcionam além destes, não

ordenado deixará de poder possuir automóvel (...). O Ford modelo T foi um percussor – o público então não sentia necessidade de automóvel. O automóvel “Ford” abriu o caminho à indústria automobilizadora e iniciou o movimento em prol das boas estradas. Deitou a baixo as barreiras do tempo e da distância e contribuiu para que a sua cultura estivesse ao alcance de todos (...).

Este anúncio sintetiza de forma clara aquilo em que se tornaria o automóvel no decorrer do século XX: um item de consumo, acessível praticamente a todos os indivíduos, que veio alterar o modo como o tempo e o espaço são percebidos e vividos, criando assim uma noção de liberdade, flexibilidade e velocidade sem antecedentes.

respondendo às necessidades quotidianas dos sujeitos. O automóvel adquire, assim, um papel fundamental neste contexto, essencial para a inclusão urbana e para o desenvolvimento do quotidiano baseado em redes sociais dispersas (Ascher, 2009).

O automóvel no decorrer do século XX transformou-se em muito mais que um meio de transporte, tornando-se num modo de vida, o que nunca tinha acontecido com nenhum outro meio de deslocação (Dennis e Urry, 2009: 40)³⁶.

Dada a sua importância a nível mundial, Sheller e Urry (Sheller e Urry, 2000; Urry, 2000; 2009), criticam o facto das ciências sociais ignorarem o automóvel e as suas consequências na vida social. Para os autores, é importante reconhecer que a mobilidade é um fator constituinte da modernidade e que as sociedades civis ocidentais são sociedades da *automobilidade*,³⁷ defendendo que esta deve ser analisada de acordo com seis componentes que lhe conferem o domínio mundial. Isto significa:

Em primeiro lugar, que o automóvel é um objeto emblemático manufaturado por firmas icónicas que lideram o sector industrial, estando associadas aos conceitos de fordismo e pós-fordismo utilizados no estudo da evolução do capitalismo ocidental.

Em segundo lugar, que é, a seguir à compra de casa, o principal item de consumo individual, conferindo estatuto ao seu consumidor através dos signos a que é associado, sendo frequentemente antropomorfizado e estando associado a um número muito elevado de crimes que preocupam o sistema judicial de cada país.

Em terceiro lugar, que está fortemente relacionado com outras indústrias e atividades, tais como as de acessórios para o automóvel, refinarias de petróleo e distribuição, construção e manutenção de estradas, áreas de serviço e motéis, hotéis,

³⁶ Realça-se que existem vários exemplos de indivíduos que fizeram do caminhar um modo de vida, dos quais se destaca, por exemplo, Jean-Jacques Rousseau que está entre os que se iniciaram na arte de caminhar (Solnit, 2002); Schelle (2008), alemão, para quem caminhar era uma atividade intelectual, William Wordsworth, poeta do final do século XVIII, início do século XIX que, fez do caminhar na estrada e na natureza, uma forma de apreensão do mundo que o rodeia (Solnit, ibidem) ou Seume que ficou conhecido pela sua viagem a pé a Siracusa (*Sparziegang nach Syrakus in Jahre 1802* [Walk to Syracuse in the year 1802] (Bödeker, 2005); ou ainda Alexander von Humboldt, discípulo de Goeth, (Amato, 2004), Ralph Waldo Emerson Muir e Henry David Thoreau. Embora para todos, caminhar constitua mais do que uma forma de deslocação, de tal forma que a suas vidas estão intimamente ligadas às suas incursões pedonais, existem diferenças marcantes associadas à dimensão e à complexidade do sistema automóvel que o permitem distinguir de qualquer outro.

³⁷ Para Sheller e Urry (2004) “Automobility is a complex amalgam of interlocking machines, social practices and ways of dwelling, not in a stationary home, but in a mobile, semi-privatized and hugely dangerous capsule”.

publicidade e marketing, *stands* de automóveis e oficinas de reparação, construção de casas nos subúrbios, complexos de lazer, desenho urbano e planeamento, entre outros.

Em quarto lugar, que é o modo global predominante de mobilidade “quase privada” que subalterniza as outras formas de mobilidade “públicas”, tal como caminhar, andar de bicicleta, transportes públicos, estando associado à reorganização das oportunidades e constrangimentos diários.

Em quinto lugar, que está ligado à cultura dominante que perpétua os discursos acerca da qualidade de vida, tendo-se tornado um ícone explorado por vários artistas.

Por fim, que o sistema automóvel está associado ao uso massivo de recursos e a um grande número de mortes e acidentes.

Concluindo, o automóvel é muito mais que um simples objeto utilizado pelos sujeitos para se moverem entre A e B. Nenhum outro meio de deslocação está inserido numa rede de relações tão complexa nem dele dependem, direta ou indiretamente, um tão grande número de indivíduos em todo o mundo (Sheller e Urry, 2000; Urry, 2000; 2009).

Através de um estudo efetuado junto de 185 indivíduos detentores de carta de condução, residentes em duas cidades holandesas, Steg (2004), chegou à conclusão que, além das razões instrumentais que levam os indivíduos a optar pelo automóvel em detrimento de outros meios de deslocação, existem motivos não instrumentais, associados a aspetos simbólicos e afetivos que explicam esta escolha. Daí a importância de se reconhecer que a preferência pelo automóvel ultrapassa as questões funcionais, não se reduzindo a uma decisão individual e consciente (Dant, 2004).

O automóvel, não sendo um objeto neutro (Sheller e Urry, 2000), assenta em normas, valores e ideologias, estando preso a diversas ambiguidades e contradições. O investimento emocional no automóvel ultrapassa o cálculo dos custos e benefícios, assim como os argumentos associados às questões ambientais, ao bem público ou ao futuro do planeta. Os debates acerca do futuro do automóvel deverão ter em conta as dimensões sociais, materiais e afetivas que integram a cultura automóvel, caso contrário, não terão resultados satisfatórios (Sheller, 2004). O automóvel é mais do que um meio de transporte, pelo que a mudança para outros modos mais ecológicos de deslocação requer mais que uma escolha racional (Dant, 2004).

Comprar um automóvel é comprar segurança para os filhos, momentos de lazer com a família e amigos distantes, a oportunidade de uma casa maior nos subúrbios, a

possibilidade de aceitar um trabalho longe de casa e ainda assim regressar todos os dias para a família, independência, velocidade, liberdade, flexibilidade de horários. É ainda comprar um espaço em que é possível relaxar antes e depois do trabalho ao som da música preferida (Sheller, 2004:222; Bull, 2004).

Já em 1956, Riesman e Larrabee (1956 *apud* Conley, 2009:37), salientavam que o significado simbólico do automóvel suplanta os seus significados instrumentais. Lefebvre (1971: 102 *apud* Conley, 2009:37), mais tarde, em 1968, afirma que o automóvel “is consumed as a sign in addition to its practical use, it is something magical, a denizen from the land of make-believe”.

A compreensão do lugar que o automóvel ocupa na sociedade e a relação que mantém com os outros modos de deslocação passa não só por entender os seus usos instrumentais mas, especialmente, os seus significados simbólicos (Conley, 2009: 54).

2.3 Motorização da Vida Quotidiana

Graham e Marvin (2001:119), identificam três fenómenos associados à motorização da vida metropolitana que, segundo os mesmos, estão ligados aos processos que sustentam o urbanismo fragmentado. Recorre-se às mesmas para analisar a relação estabelecida entre os vários intervenientes da rua e o modo como se relacionam com a cidade.

2.3.1 Alteração dos usos da rua

Em primeiro lugar, a massificação do automóvel conduziu à alteração dos usos da rua.³⁸ Esta, congregando durante muitos séculos diversas funções, adaptou-se ao fluxo automóvel e ao seu estacionamento, vendo minimizadas as outras funções que tradicionalmente a caracterizavam. A rua e o passeio dão lugar à via (Graham e Marvin, 2001:119, Saraiva, 2008).

O facto de as garagens terem começado a ocupar a parte da frente dos prédios quando antes eram construídas nas traseiras para minimizar o seu impacto visual, constitui um exemplo elucidativo da influência que o automóvel tem no quotidiano das cidades

³⁸ Frehse (2009:151-152), afirma que não existe uma definição unívoca do termo “usos da rua”. Neste âmbito a expressão é utilizada para expressar a relação estabelecida entre os utilizadores da rua e entre estes e a própria rua, espaço público aberto e heterogéneo. Falar da rua é falar de becos, calçadas, travessas, escadinhas, praças, largos, pátios, ruas, avenidas, alamedas, pracetas, boqueirões, caminhos (Cordeiro e Vidal, 2008:9-17).

(Redshaw, 2008:6). A sua paisagem, o seu odor e o seu barulho são dominados pelo automóvel parado ou em movimento (Kellerman, 2006).

As ruas espelham de modo extraordinário o espírito da época, sendo nas palavras de Rykwert (1991:15), “human movement institutionalized”. Estando a mobilidade intimamente associada aos cânones de uma determinada época, a rua, espaço por excelência de todas as mobilidades, no sentido mais amplo da expressão, encerra em si as regras dessa época, deixando transparecer as relações de poder que a atravessam. As ruas são, por um lado, o produto do planeamento ou falta de planeamento de um determinado período e, por outro, o produto das relações económicas e sociais que nele ocorrem.

As cidades têm uma identidade própria que se vai transformando, tal como a identidade dos indivíduos que as percorrem ao longo dos séculos (Fortuna, 1998). Ao contrário das obras de arte ou mesmo de alguns edifícios, as ruas, alteram-se tanto quanto a própria vida, estando sujeitas a mudanças constantes quanto à forma e quanto ao uso (Çelik *et al.*, 1994:1). Alterações na rua estão frequentemente associadas a mudanças nas formas de deslocação aceites numa determinada época. Por outro lado, os modos de deslocação também se adaptam às condições da rua e à forma como estas são percebidas em cada momento.

A rua não é algo que deva ser tomado como garantido (Kostof, 1992), ideia que remete à célebre frase de Le Corbusier – “Matem a rua” e às reações que esta suscitou junto de autores como Jane Jacobs (2000) que, contrariamente a Le Corbusier, vem reforçar o papel e a importância das ruas, enquanto espaços plurais, na vida da cidade.

A mudança nas funções da rua está associada à destruição dos padrões de vida ligados às formas urbanas anteriores, de tal modo que se tem vindo a assistir à internalização da vida social, associada à privatização das relações sociais, o que tem conduzido ao reforço do controlo do acesso ao espaço público e, portanto, ao seu enfraquecimento (Graham e Marvin, 2001) Vários autores partem da premissa que o espaço público está em crise, entre os quais se destaca Sennett (1978), Sorkin (2000), Putman (2000) e Augé (2005), que defendem que se está a assistir ao enfraquecimento da vida pública como resultado do desenvolvimento tecnológico.

A ideia que o espaço público está em crise parte, por um lado, da conceção que a cultura contemporânea tem conduzido ao reforço do individualismo e da domesticidade e, por outro, que a cultura do movimento e da velocidade tomaram conta da cidade (Fortuna,

2002:130). Fortuna (*ibidem*:137), chama a atenção para a necessidade de se olhar para a cidade “a partir da porosidade das fronteiras entre o domínio público e privado”, o que segundo o mesmo autor coloca grandes desafios.

Referindo-se ao sistema automóvel, Sheller e Urry (2003), defendem que já não é possível pensar o público e o privado como duas entidades separadas, já que as relações sociais contemporâneas envolvem redes móveis poderosas que contribuem para a sua redefinição e, conseqüente, hibridização. O automóvel, “as a rolling private-in-public space”, expressa a diluição das fronteiras entre o público e o privado, obrigando a repensá-las (*idem, ibidem*: 115).

O indivíduo, encapsulado e isolado no seu automóvel, percebe o espaço que o rodeia como o meio através do qual vence as distâncias, isto é, como um suporte para a sua deslocação, estando praticamente ausente o contacto entre o indivíduo e o meio circundante. Sennet (1978:14), refere neste âmbito que “The technology of modern motion replaces being in the street with a desire to erase the constraints of geography”. O movimento sobrepõe-se, assim, às outras funções da rua, nomeadamente ao seu papel comunicacional, de tal modo que os espaços públicos se transformaram em espaços residuais, utilizados para estacionar os automóveis, ou associados a funções diminutas como o turismo ou o comércio (Manadipour, 2005:215).

As ruas pedonais encaixam nesta definição. Parece que a rua estreita e sinuosa é agora o suporte do caminhante transformado em consumidor como realçam Lefebvre (1970) e Sansot (1988). É também o suporte do caminhante-turista que encontra nestas ruas uma experiência da cidade-museu. Buck-Moss (1986:102), escreve que com o advento do automóvel, “Flaneurs, like tigers or pre-industrial tribes, are cordoned off on reservations, preserved within the artificially created environments of pedestrian streets, parks, and underground passageways”.

Estes espaços que nem sempre correspondem às necessidades quotidianas dos indivíduos cujo dia-a-dia se desenrola frequentemente longe do centro da cidade onde as ruas pedonais e as zonas verdes se encontram. Babo (2006:382), chama a atenção precisamente para o facto dos espaços pedonais em Portugal normalmente estarem associados a zonas comerciais, descurando os percursos ou trajetos de ligação intraurbana. O “pé” segundo o autor, a principal forma de deslocação na cidade como um todo, não é encarado como um transporte e, portanto, não é tratado como tal.

A rua é mais do que um local de passagem e de circulação, sendo o local por excelência onde os encontros se dão (Lefebvre, 1970: 29; Nunes e Baptista, 2008a). No entanto, “L’invasion des automobiles et la pression de cette industrie c’est à-dire du lobby de l’auto, ont fait de la bagnole un objet-pilote, du parking une obsession, de la circulation un objectif prioritaire, destructeurs de toute la vie sociale et urbaine”. O automóvel e as estruturas em que assenta são responsabilizados pelo autor pela erosão do espaço público. Segundo o mesmo:

The driver is concerned only with steering himself to his destination, and in looking about sees only what he needs to see for that purpose; he thus perceives only his route, which has been materialized, mechanized and technicized, and he sees it from one angle only- that of its functionality: speed, readability, facility.

(Lefebvre, 1997:313)

Lefebvre liga, deste modo, a experiência do condutor ao conceito de espaço abstrato, isto é, o espaço criado segundo a lógica do capitalismo, um espaço homogeneizado subordinado ao valor do uso.

Putman (2000: 247), por seu lado, sublinha, “One inevitable consequence of how we have come to organize our lives spatially is that we spend measurably more of everyday shuttling alone in metal boxes among the vertices of our private triangles”, ideia que se coaduna com o conceito *condutor-automóvel* desenvolvido por Dant (2004).

Para Dant, este “condutor-automóvel” não é uma pessoa nem um objeto. É um ser social que toma as propriedades de ambos e que não pode viver sem que os dois estejam presentes. Esta dupla *condutor-automóvel* é responsável pelo desenvolvimento de diversas ações sociais relacionadas com o automóvel, tais como conduzir, transportar, estacionar, poluir, matar, comunicar.

Brandão (2011), considera 15 tipologias de espaço público acentuando o seu carácter multidimensional (quadro 2.2.) Tendo em conta estas tipologias e as teorias atrás expostas, pode-se afirmar que enquanto o “Espaço-deslocação” associado ao transporte, canal e estacionamento se expande, os outros espaços contraem, especialmente os “Espaços-traçado” ligados ao encontro e circulação de peões.³⁹

³⁹ Manuel Graça Dias (2005:128), como resposta à questão se o facto de muitas pessoas irem passear e usufruir dos espaço do Parque das Nações não implica apropriação do espaço público, responde “[...] A cidade é um sítio que nós utilizamos da maneira que queremos. Eu não sou obrigado a ir a um sítio ao sábado

Para Brandão (2011), o espaço público é dinâmico e o leque de tipologias segundo as quais pode ser classificado, do ponto de vista do valor que lhe é conferido ou do sentido urbano, varia segundo as transformações estruturais ocorridas na cidade ou o desenvolvimento de soluções espaciais específicas. Logo, aquilo que é valorizado no espaço público num determinado momento poderá não ser noutro.

As modificações ocorridas no modo de perceber a rua são disso um exemplo. As contínuas medidas de segregação e disciplinação do peão e do trânsito motorizado, foram evoluindo tendo como base distintos princípios que se foram alterando ao longo do tempo, em simultâneo com as mudanças ocorridas na vivência e valorização do espaço, sobretudo na sua vertente de encontro.

QUADRO 2.2

TIPOLOGIAS DE ESPAÇO PÚBLICO, SEGUNDO O MODELO PROPOSTO POR BRANDÃO

Espaços-traçado	Encontro Circulação	1.Largos, Praças 2.Ruas, Avenidas
Espaços-paisagem	Lazer-Natureza Contemplação	3.Jardins, Parques 4.Miradouros, Panoramas
Espaço-deslocação	Transporte Canal Estacionamento	5.Estações, paragens, interfaces 6.Vias-férreas, autoestradas 7.Parking, Silos
Espaços-memória	Saudade Arqueologia Memoriais	8. Cemitérios 9.Industrial, agrícola, serviços 10.Espaços monumentais
Espaços-comerciais	Semi-interiores Semi-exteiores	11. Mercados, centros comerciais, arcadas 12.Mercados levante, quiosques, toldos
Espaços-gerados	Por edifícios Por equipamentos Por sistemas	13.Adro, passagem, galeria, pátio 14.Culturais, desportivos, religiosos, infantis 15.Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Fonte: Quadro retirado de Brandão, 2011:35

Autores como Coleman, Bourdieu e Putman consideram que o espaço público na cidade é um capital social que pode ser usado para integrar os indivíduos através da promoção da coesão. O espaço público, segundo os autores, desempenha um papel importante na sociedade civil. Lyda Hanifan em 1919 e Jane Jacobs na década de 1960, já tinham utilizado este conceito (Madanipour, 2005:221-224; 238).⁴⁰

e ao domingo para andar a pé. Isso é absurdo. [...] Os espaços públicos têm de se usar de uma maneira natural. Infelizmente esses espaços são cada vez menos e estão hipotecados ao automóvel”.

⁴⁰ O conceito tem sido criticado como demasiado economicista, sendo-lhe apontado que utiliza uma linguagem da economia para tratar de fenómenos sociais e culturais (Madanipour, 2005:223-224).

É no espaço público que a vida urbana atinge a sua plenitude uma vez que é no espaço público que a diversidade da cidade se encontra, sendo o lugar onde o diálogo entre os diferentes elementos que a compõem pode acontecer (Bauman, 2006). O domínio público⁴¹ é o território social por excelência da cidade, abarcando diversas funções, entre as quais se destaca a aprendizagem da tolerância (Lofland, 1998:9).

No entanto, o espaço público nem sempre cumpre a sua vocação. Quando o espaço público valoriza certas vantagens para uns ao mesmo tempo que reduz o acesso a outros, está a condenar o diálogo entre a diferença, sobrevalorizando as disparidades. A aprendizagem da tolerância e a prática do diálogo deixam de ter lugar (Madanipour, 2005:239).

Tem de se ter cuidado com o desenvolvimento de conceções nostálgicas do espaço público. A esfera pública assenta na diferença, nas divisões, nas exclusões e na contestação aberta e não na homogeneidade, unidade e consenso (Bridge e Watson, 2003).

A qualidade do espaço público mede-se pela intensidade e qualidade das relações sociais que nele ocorrem, pela sua capacidade de estimular a identificação simbólica, a expressão e a integração cultural, e pela sua aptidão para misturar comportamentos e grupos. A qualidade do espaço público é a dimensão decisiva da cidade já que é, por um lado, o local por excelência do intercâmbio e, por outro lado, o lugar onde se manifesta com maior profundidade a crise da cidade e da urbanidade. Contudo é também onde se encontram as respostas para a mesma, como sublinham Borja e Muxí (2000: 16; 28-29).

A revitalização cultural, o embelezamento estético e a atratividade cívica do espaço público das cidades não garantem a democracia e o sentido de partilha. Para tal, é preciso, segundo Fortuna (2008:27), que o espaço público seja capaz de “fomentar e manter uma relação social significativa entre as expressões culturais diversas e mesmo socialmente díspares que constituem a cidade”. O espaço público é o local onde a sociedade desigual e contraditória pode expressar os seus conflitos (Pietro Barcellona, 1992 *apud* Borja e Muxí, 2000:20).

Jensen (2009), chama a atenção precisamente para o potencial político das mobilidades e das estruturas que as suportam. As estruturas que sustentam a mobilidade, sendo locais onde se expressa de forma inequívoca a crise da cidade, contêm também em si

⁴¹ Lofland (1998:9-10), distingue o conceito de “espaço público” do conceito de “esfera pública”. O último permite distinguir as cidades de outros tipos de formações, conduzindo-nos ao mundo dos estranhos e da rua.

o potencial para ultrapassar a mesma. Para Jensen, estes são locais de contestação política, uma vez que as infraestruturas e as mobilidades têm potencial para funcionar como domínios públicos e esferas de interação entre grupos cultural e socialmente diversos.

Para o autor, a diferenciação entre a cidade dos enclaves (locais fixos e delimitados) e das armaduras (infraestruturas e espaços de trânsito),⁴² encerra em si a disputa entre o pensamento sedentário e o pensamento nómada. Para Jensen, no entanto, nenhuma destas posições permite compreender a mobilidade contemporânea. O autor, defende que as mobilidades devem ser analisadas a partir de um pensamento crítico (*critical mobilities thinking*) que inclua o lado mais obscuro das mobilidades (exclusão, poder, segregação, crises e vulnerabilidades) e as formas mais inovadoras de pensar a mobilidade (*mobilities potential thinking*), ultrapassando o dualismo que opõe uma visão à outra. Segundo o autor, esta terceira posição permitirá romper com os juízos moralistas acerca das boas e más mobilidades (Jensen, 2009).

A valorização do potencial político das armaduras e dos espaços de fluxo na cidade contemporânea (que vão dos passeios aos corredores aéreos), facilita a compreensão da cidade e do político, indo além da visão estática da Ágora. Deste modo, as armaduras têm o potencial para serem domínio público. Jensen (*ibidem*:149), vai buscar a noção de domínio público a Hajer & Reijndorp, que o define como “places where exchange between different social groups is possible and actually occurs”.

O desafio é compreender as armaduras como suportes potenciais da sociedade civil e revalorizá-las politicamente como locais de interação social. Politizar as armaduras significa afirmar que são mais do que não lugares, reconhecendo-as como potenciais locais de resistência, comunicação social e interação (Jensen, 2009).

Segundo Lofland (1998), o espaço estrutura a forma como a comunicação ocorrerá, quem comunicará e o conteúdo dessa comunicação. As ruas têm sido muitas vezes utilizadas como locais de contestação ou de festa, constituindo um meio de transmissão de mensagens políticas. É nelas que as pessoas se reúnem para reclamar os seus direitos, para se afirmarem enquanto grupo, para manifestarem o seu orgulho ou o seu pesar.

⁴² Jensen (2009:139; 2013:35), vai buscar conceitos de “enclave” e “armadura” ao arquiteto David Shane. Este, utiliza os conceitos de enclaves (locais fixos e delimitados) e armaduras (infraestruturas e espaços de trânsito) desenvolvidos por Lynch, para descrever a cidade, sublinhando a sua importância enquanto categorias chave do urbano. Durante muito tempo a cidade dos enclaves sobressaiu sobre a cidade das armaduras. As transformações urbanas contemporâneas, contudo, modificaram o predomínio dos enclaves sobre as armaduras.

Invocando Fortuna (2012:202), autor a que se foi buscar o exemplo do “Minhocão”, pode-se afirmar que as infraestruturas da mobilidade têm potencial para transformar-se em “lugares onde os usuários manifestam a sua recusa em ser recusados e desenvolvem estratégias de afirmação identitária alternativa”. O autor utiliza o conceito de (micro)territorialidade, enquanto “espacialidades socio-afetivas de pequena escala”, para se referir aos territórios que encerram em si a capacidade de resistir à homogeneização.

Basta lembrar que com frequência a arma contra a imobilidade é a utilização de mecanismos de paralisação do sistema centrado na mobilidade. São comuns os protestos de rua que impedem a fluidez do trânsito e entopem as artérias das cidades, travando, ainda que momentaneamente, o movimento incessante da urbe (Sheller, 2000). Existem diversos exemplos de movimentos de resistência à privatização da rua que têm nesta o seu espaço de contestação.

Entre estes, destacam-se o movimento internacional *Reclaim the Street,s*⁴³ que surgiu em Londres, na década de 1990, como forma de protesto contra a cultura automóvel, a expansão das autoestradas e o capitalismo, tendo-se expandido para o resto do mundo, e o movimento *Massa Crítica*⁴⁴ que, tendo nascido em São Francisco em 1992, com o objetivo de reclamar a rua como espaço que também é por direito dos utilizadores de bicicleta, se difundiu a outros países, incluindo Portugal.

Estes são apenas dois exemplos que mostram o potencial político da rua como espaço de interação entre os vários utilizadores e o papel que os atores sociais desempenham neste processo, trazendo para o debate a discussão acerca do espaço público e do domínio do automóvel sobre as outras formas de deslocação.

⁴³ O movimento internacional *Reclaim the Streets* (Merriman, 2007), que surgiu por altura em que a Inglaterra tinha iniciado um programa massivo de construção de estradas, utiliza as festas de rua ao estilo das raves, como forma de protesto, bloqueando as ruas e impedindo deste modo a passagem de automóveis. (<http://www.bl.uk/learning/histcitizen/21c/counterculture/disruption/reclaim/reclaimthestreets.html>; <http://www.Londonphotographs.co.uk/pm/street/street1.htm>).

O movimento “Reclaim the Streets” explica as suas ações, segundo um panfleto distribuído para divulgar a terceira festa/protesto de rua organizada em Londres que ocorreu a 13 de Julho de 1996 na M41 West Cross Route, do seguinte modo: “It’s about reclaiming the streets as public inclusive space from the private exclusive use of the car” (Merriman, 2007:17).

⁴⁴ A Massa Crítica é um movimento de resistência contra o domínio do automóvel que ocorre todas as últimas Sextas-feiras de cada mês ao final da tarde, à hora de maior movimento, em diversas cidades mundiais. O movimento que se auto denomina uma “coincidência organizada”, assenta a sua ação na frase: “Nós não estamos a bloquear o tráfego, nós somos tráfego”, transmitindo a mensagem que a rua enquanto espaço público é de todos e que, portanto, como tal, deve estar disponível para todos.

2.3.2 Fragmentação física e social da cidade

O segundo fator considerado por Graham e Marvin (2001) decorre do anterior. Segundo os autores, as vias rápidas e o automóvel, modos predominantes de deslocação nas cidades polinucleares, têm conduzido à fragmentação física e social da urbe, potenciando o incremento de novas segregações horizontais que, segundo Calthorpe (1993: 21 *apud* Graham e Marvin:2001:119-120), separam, “old from young, home from job, and rich from poor, and owner from renter”.

A cidade desenhada para o automóvel discrimina diferentes grupos sociais ao relegar para segundo plano os restantes modos de deslocação. Massey (2001:150), afirma, “every time someone uses a car, and thereby increases their own mobility, they reduce both the social rationale and the financial visibility of the public transport system- and thereby also potentially reduce the mobility of those who rely on that system”.

Apesar das desigualdades associadas à deslocação não constituírem uma novidade, na cidade pedonal, a mobilidade espacial, estando ligada ao urbanismo de proximidade, estava ao alcance da maioria dos indivíduos. Com a introdução do automóvel e com a dispersão da cidade, a capacidade de mobilidade tornou-se cada vez mais diferenciada (Short, 1991:55-69).

O sistema de transportes atual está organizado segundo o tempo do relógio, estando adaptado às necessidades do trabalhador semanal em idade ativa, o que concorre para o aumento das desigualdades dos restantes grupos, especialmente daqueles cuja vida se processa a outras velocidades (Harris, Lewis, e Adam, 2004:7).

As mulheres, sobretudo as mais velhas e as mães solteiras, ao se encontrarem entre os mais pobres não têm acesso ao automóvel, tendo sido deixadas de fora desta cidade. Por outro lado, ao entrarem no mercado de trabalho pago, as suas necessidades de deslocação aumentaram e complexificaram-se, já que ao papel de mães e de cuidadoras acrescentaram o de profissionais, sendo-lhes exigido uma complexa organização do tempo de trabalho e do tempo familiar (Davies, 2001:136-138; Shaw, 2001:122-127). A realização das tarefas quotidianas obriga a que façam mais viagens de curta duração. A descentralização da cidade aliada ao facto dos transportes públicos não estarem adaptados a esta realidade, tem sérias consequências no seu dia-a-dia, limitando-as especialmente (Wajcman, 1981: 126 *apud* Graham e Marvin, 2001:128).

Vários estudos demonstram que, enquanto os homens aceitam empregos na área metropolitana, muitas mulheres, ficam confinadas às ofertas disponíveis localmente. Segundo estes estudos, quando no casal há apenas um automóvel, é o homem que normalmente o utiliza mesmo que tenha ao seu dispor outras formas de deslocação. Por outro lado, são as mulheres que mais utilizam os transportes públicos ou as formas de deslocação não motorizadas (Peter Naess, 2006:180-181).

O estudo realizado por Peter Naess (*ibidem*) na área metropolitana de Copenhaga chega à mesma conclusão. O estudo, que incluiu áreas residenciais com características distintas quanto à distância ao centro, ao acesso aos transportes públicos, à densidade, ao tipo de habitações e às áreas verdes, conclui que as distâncias semanais percorridas pelos homens e pelas mulheres que residem mais perto do centro são semelhantes.

Quanto aos residentes nos subúrbios, verifica-se que os homens percorrem mais quilómetros semanalmente que as mulheres. Dada a menor oferta em termos de equipamentos e serviços nos subúrbios, estas ficam limitadas, não só profissionalmente, mas também, em relação às atividades de lazer. Os homens residentes nos subúrbios compensam a falta de escolha com o aumento das viagens. Nota-se, assim, uma clara desigualdade de género na utilização do automóvel entre os residentes nos subúrbios.

Em relação aos indivíduos que vivem a mais de 28 quilómetros do centro, 90% dos homens utilizam o automóvel como condutores para se deslocarem para o local de trabalho, contra 50% das mulheres. De realçar, contudo, que entre os indivíduos que habitam a menos de 6 quilómetros do centro há uma maior proporção de mulheres a utilizar o automóvel que de homens.

Assim, segundo o estudo, quando o automóvel é o meio de deslocação mais rápido e atrativo em comparação com os outros modos de deslocação, é o homem que o utiliza quando o agregado familiar dispõe apenas de um. Nos casos em que a utilização do automóvel não se mostra tão atrativa, o homem deixa o automóvel em casa, optando por outros modos de deslocação. O automóvel fica, deste modo, à disposição da mulher que poderá optar ou não pela sua utilização.

Carlsson-Kanyama e Lindén (1999), chegaram a conclusões idênticas através de um estudo realizado na Suécia com o objetivo de estimar a energia consumida de acordo com a idade, o rendimento e o género. O estudo demonstrou que as pessoas mais idosas, com baixos rendimentos e as mulheres em geral não viajavam de forma tão intensa como

as pessoas em idade ativa, pessoas com rendimentos mais elevados e os homens. As diferenças entre géneros intensificam-se no grupo dos 34 e mais anos, principalmente nas famílias com crianças pequenas.

Segundo dados apresentados no estudo *Attitudes on Issues Related to EU Transport Policy*, realizado em 2007, pela Comissão Europeia, junto de 25.767 indivíduos dos 27 países membros da UE com 15 e mais anos, verifica-se que 58% dos indivíduos do género masculino afirmam que existe um ou mais automóveis no seu agregado familiar que são conduzidos exclusivamente por eles; 25,9% declaram que existe um ou mais automóveis no agregado familiar que são sobretudo conduzidos por outras pessoas e 15,8% asseguram que não há nenhum automóvel no agregado familiar. Quanto aos indivíduos do género feminino os valores encontrados são respetivamente 40,2%; 37,8% e 21,7%. Embora estes dados não permitam saber quantos automóveis existem por agregado familiar e como é feita a sua distribuição, possibilitam constatar que existem discrepâncias entre os homens e as mulheres no que toca à utilização do automóvel.⁴⁵

Baseando-se em estudos feitos na Noruega, Hjorthol (2008), defende que, embora haja indícios que mostram que os padrões de mobilidade se estão a aproximar, ainda há diferenças consideráveis entre os homens e as mulheres. De realçar, que a aproximação implica o acréscimo da utilização do automóvel pelas mulheres e não o aumento da utilização dos outros modos de deslocação pelos homens.

Salienta-se, que embora a mobilidade residencial e as práticas modais resultem de escolhas individuais, estas, são o resultado de oportunidades e constrangimentos associados às opções disponíveis (Kaufmann, 2002). A partir dos resultados de um estudo desenvolvido em quatro cidades (Paris, Leon, Estrasburgo e Aix-en-Provence), que abrangeu áreas urbanas com características distintas, Kaufmann (*ibidem*), chegou à conclusão que, embora a maioria dos 500 entrevistados mostrasse uma clara preferência pela escolha do automóvel, em detrimento de outros meios de deslocação, outros indivíduos, elegiam os transportes públicos, a deslocação pedonal ou a velocipédica. Apesar das suas preferências, alguns são forçados a utilizar o automóvel, principalmente nas deslocações pendulares devido ao facto da rede de transportes públicos não se adequar às suas necessidades.

⁴⁵ Este assunto será abordado com mais detalhe no capítulo 4.

O autor considera quatro tipos de constrangimentos que cerceiam as aspirações dos indivíduos entrevistados: contextuais, acesso, compromisso e culturais.

O primeiro constrangimento considerado associa-se ao preço das habitações e ao tipo de modelo de urbanização dominante nas localidades em causa. O facto de não haver apartamentos grandes ou casas no centro a um preço acessível, concorre para obstaculizar as aspirações dos indivíduos. Kaufmann (2002), reforça que os constrangimentos induzidos pelo contexto são eles próprios contextualizados. Os habitantes de outros países e mesmo de outras cidades francesas, cujas urbes se desenvolveram em torno de outros modelos de urbanização, estarão sujeitos a outros constrangimentos e oportunidades.

O segundo tipo de barreiras prende-se com as possibilidades monetárias dos sujeitos. Aqui o elemento chave não é a disponibilidade mas a capacidade de acesso.

O terceiro tipo, relaciona-se com os compromissos tomados no domínio doméstico. A seleção da zona de residência com base no local de trabalho de um dos membros do agregado, pode não estar de acordo com as aspirações dos outros elementos. As mulheres, os adolescentes e os jovens que vivem com os pais, são os mais atingidos.

Por fim, o quarto fator remete às influências culturais, na medida em que o modelo dicotómico de cidade que existe em França não está presente nas outras cidades europeias.

Os constrangimentos identificados estão fortemente relacionados com o corpo legislativo existente que regula a habitação, os transportes e o uso do solo, e com as políticas públicas desenvolvidas ao longo dos tempos. A confusão entre motilidade e mobilidade dos atores sociais legitima estas políticas, na medida em que contribui para identificar as práticas de mobilidade dos indivíduos com as suas aspirações. Conclui-se, que se certas aspirações são legitimadas, outras, são desqualificadas, na medida em que vão contra o modelo dominante (Kaufmann, 2002).

2.3.3 Marginalização da rua

Em terceiro lugar, Graham e Marvin (2001), consideram que o facto do espaço urbano ter vindo a ser configurado segundo a lógica do automóvel, conduziu à marginalização da rua que, em muitas cidades, se transformou num espaço de medo e insegurança.

A desconfiança em relação ao “outro”, a intolerância, a falta de capacidade de lidar com a diferença, a obsessão com a manutenção de complexos dispositivos de segurança

marcam a vida na cidade (Bauman, 1998; 2006), ideia que nos remete para concepção da cidade como um espaço predatória (Fernandes (2003).

Segundo Bauman (2007:55), “A navegação transforma-se em *gestão de risco*. [...] o estranho é um obstáculo; o contacto é uma contrariedade e um atraso. Na rua, é impossível não se estar *ao lado* dos outros. Mas tenta-se esforçadamente não estar *com* o outro”.

Embora se tenha de ter cuidado com asserções que possam conduzir à ideia de determinismo tecnológico, pode-se afirmar que o aumento do número de automóveis em circulação em simultâneo com a diminuição de transeuntes, fez com que a rua começasse a ser percebida como um espaço inseguro, o que, por sua vez, resultou num acréscimo de automóveis em circulação. O decréscimo da atividade pedonal durante a noite, em particular, pode ter graves consequências para as áreas abrangidas, podendo conduzir ao aumento das taxas de criminalidade, ao seu declínio e consequente perda de identidade. O mesmo se pode dizer em relação a muitas ruas pedonais, que estando limitadas apenas ao comércio se desertificam a partir da hora em que encerra (Haughton e Hunter, 1994:96).

Jane Jacobs, escrevia em *The Death and Life of Great American Cities* (2000), que quando as pessoas têm medo das ruas utilizam-nas menos, o que as torna ainda mais inseguras. Ghel (2006), também chama a atenção para este fenómeno. Para Jane Jacobs (*ibidem*), a manutenção da segurança de uma cidade está a cargo das ruas da cidade e dos seus passeios. Está acima de tudo a cargo dos seus transeuntes e daqueles cujos olhos estão voltados para a rua. Os primeiros são condição para a existência dos segundos, já que ruas desertas não chamam a atenção de ninguém. Por outro lado, para que haja transeuntes é preciso que as ruas tenham atrativos, não só durante o dia mas, também, no decorrer da noite. Além de lojas, deverão ter cafés, bares e restaurantes que aumentem o tempo de permanência nas mesmas e, portanto, a sua segurança. A melhor forma de manter a segurança do espaço público é garantir que este é utilizado pelas pessoas, o que significa que deve proporcionar trajetos agradáveis, deve ser acessível a todos e facilitar a conciliação dos diversos interesses e das atividades contraditórias que aí possam ocorrer (Borja e Muxí, 2000).

Em 1970, William H. Whyte, criou um grupo de investigação – *The street life Project*- para analisar a cidade de Nova Iorque, recorrendo à observação direta, tendo concluído que o que atrai pessoas são outras pessoas. É nas ruas com mais movimento,

barulho e poluição que se registam maiores densidades, uma vez que é também nestas ruas que se encontram mais coisas para observar.

Uma das qualidades mais importantes do espaço público é precisamente a presença de outras pessoas, a diversidade de atividades, estímulos e inspiração (Ghel, 2006:21). Vários estudos demonstram que as crianças se reúnem mais em locais onde há pessoas do que em zonas de jogos desenhadas para essa finalidade mas construídas nas traseiras dos prédios onde não há circulação nem pessoas. Pode ainda demonstrar-se que uma das atrações mais importantes dos centros das cidades e das ruas pedonais é precisamente a oportunidade de ver, ouvir e encontrar outras pessoas (Ghel, 2006:31-33; 36).

É a interdependência entre a atividade humana e o espaço físico, segundo Jacobs (1995), que permite medir a importância de uma rua. Apesar de ser difícil avaliar a qualidade de uma rua, já que os critérios subjacentes a esta avaliação são bastante subjetivos, o autor enumera uma série de elementos que deverão estar presentes.

Em primeiro lugar, deverá ajudar a criar comunidade. Em segundo lugar, deverá ser um local seguro e confortável (por segurança aqui compreende-se os perigos relacionados com os automóveis ou com a qualidade dos passeios, não com os assaltos). Em terceiro lugar, deve encorajar a participação, levando as pessoas a parar para conversar ou para sentar-se e observar. Em quarto lugar, deverá deixar fortes impressões, ficando na memória. Finalmente, deve representar todas as outras do seu tipo. Sintetizando, a qualidade de uma rua mede-se pela sua vivência o que está além da sua qualidade estética.

O “Project for Public Spaces”, (PPS),⁴⁶ apoiando-se no conceito “poder dos 10”, defende que “ a great place” deve oferecer pelo menos dez coisas para fazer ou apresentar dez razões para que as pessoas queiram ir até lá. Incluem-se locais onde se sentar, locais de diversão, arte para tocar, música, alimentação, história para descobrir, pessoas para conhecer. Idealmente, segundo o PPS, algumas destas atividades devem caracterizar o local, sendo únicas, o que faz com que as pessoas queiram regressar. Segundo o projeto, a qualidade de uma comunidade e de uma cidade mede-se pelo número de espaços deste tipo que oferecem, já que não basta ter apenas um bairro interessante e vivo na cidade, ou mesmo, apenas uma cidade interessante numa região. O conceito “poder dos10” deverá ser

⁴⁶ O “Project for Public Spaces” (PPS) é uma organização não lucrativa criada em 1975 que teve como mentor William H. Whyte, tendo-se inspirado no *Street Life Project* desenvolvido por Whyte no qual o fundador do PPS, Fred Kent, participou como assistente de investigação (<http://www.pps.org>).

aplicado a vários níveis, incentivando as comunidades a revitalizar a vida urbana (<http://www.pps.org/reference/the-power-of-10/>).

O debate acerca da relação entre a forma urbana e a sustentabilidade da cidade é muito antigo, incidindo em temas como a igualdade social, ecologia, acessibilidade, desempenho ecológico, saúde, poluição e, sobretudo, sobre a mobilidade e o tipo de transportes. Normalmente, as formas urbanas compactas aliadas à mistura de usos são privilegiadas, sendo associadas a formas de deslocação mais sustentáveis, tais como caminhar, utilizar a bicicleta ou os transportes públicos (Williams, 2005:1-13).

A partir dos estudos realizados em diferentes cidades localizadas em diversas partes do mundo, Newman e Kenworthy (2006), defendem que quanto maior a densidade, menor a dependência ao automóvel. A teoria dos autores tem sido sujeita a diversas críticas, associadas ao facto de considerarem o sistema automóvel e o uso da terra como autónomos, excluindo a importância de outros parâmetros (Milakis, 2011).

Para alguns autores, tais como Williams (2005), é questionável se o facto de uma cidade ser compacta possa suscitar por si só, o desenvolvimento de modos de deslocação mais sustentáveis. Embora a forma urbana constitua um elemento importante a considerar, os fatores socioculturais desempenham um papel relevante na tomada de decisões acerca da deslocação não se podendo menosprezar. Como já foi referido, a mobilidade é mais do que a mera deslocação entre A e B, estando associada a diversas aspirações, constrangimentos, conotações e posições ideológicas presentes na sociedade.

Williams (*ibidem*), chama a atenção para três linhas de pensamento que incidem sobre esta interrogação:

A primeira questiona se o planeamento espacial poderá ter qualquer poder sobre a sustentabilidade dos transportes perante as fortes tendências socio económicas e culturais que se fazem sentir na sociedade.

O segundo campo está associado à dúvida se a forma urbana compacta é a mais adequada no que concerne à redução da utilização do automóvel. Outros, interrogam-se sobre os resultados nos padrões de sustentabilidade mais vastos a nível regional e inter-regional. Outros, ainda, afirmam que o modelo da cidade compacta conduz a uma simplificação excessiva dos comportamentos associados à viagem.

Em terceiro lugar, a dúvida que se coloca é se mesmo que se chegue à conclusão acerca da forma urbana mais adequada, será que é possível implantá-la, já que isso implicaria modificações profundas na estrutura física da cidade.

Além da forma urbana, é importante considerar outros fatores que poderão estar associados à escolha de determinado modo de transporte, tais como os sociodemográficos (Schwanen, 2005), os níveis de rendimento (Carlsson-Kanyama e Lindén, 1999), os estilos de vida (Scheiner e Kasper, 2005) o que significa que as políticas relativas à sustentabilidade na área dos transportes devem ter em conta diversas variáveis, indo de encontro às necessidades de diferentes indivíduos.

Para que haja mais pessoas a caminhar não basta criar boas condições para andar a pé, embora sejam importantes, uma vez que isso não levará as pessoas num primeiro momento a trocar o automóvel pela deslocação pedonal. As modificações ocorridas na forma urbana por si só não conduzirão ao aumento da deslocação pedonal e velocipédica, uma vez que diversas variáveis, tais como estatuto socioeconómico, ter ou não ter automóvel, tipo de habitação, fatores culturais, demográficos, topográficos, ter ou não companhia para caminhar, ter ou não cão, condições climatéricas, etc. podem pesar na decisão (Kearns, Collins, e Bean, 2006).

Por outro lado, a deslocação pedonal e velocipédica, além da vertente meramente utilitária, têm igualmente uma vertente recreativa e outra associada ao exercício físico. Owen *et al.* (2004), embora não retirem conclusões definitivas devido ao número reduzido de estudos em que se apoiam (dezoito), afirmam que parece que existem diferenças nos fatores ambientais privilegiados segundo os diversos tipos de deslocação pedonal. Os fatores ambientais que têm ascendência sobre a deslocação pedonal recreativa e por questões de saúde aproximam-se, diferenciando-se dos que têm impacto sobre a deslocação pedonal como forma de transporte. Os elementos que tornam o ambiente circundante agradável são mais importantes para a deslocação pedonal recreativa do que para a utilitária. Por outro lado, a proximidade a serviços comerciais ou cívicos não é importante para a deslocação recreativa (Shay, Spoon, e Khattak, 2003). Lee e Moudon (2006) chegaram a conclusões idênticas.

Segundo as conclusões retiradas a partir dos estudos analisados por Saelens e Handy (2008), parece que existe uma correlação positiva entre a densidade e a mistura de

usos e a deslocação pedonal como forma de transporte. O mesmo já não é tão claro para a deslocação pedonal recreativa.

Partindo de diversos estudos, Pikora *et al.* (2002), dividem os fatores que podem influenciar a deslocação pedonal e velocipédica em dois tipos: individuais e associados ao ambiente físico. Os últimos, subdividem-se em elementos funcionais (incluindo as condições físicas da rua ou do caminho); em fatores associados à segurança (abarcam, por um lado, as questões ligadas à segurança privada e, por outro, as associadas à segurança no tráfego, tais como passadeiras); em componentes estéticas (fatores que concorrem ou não para tornar um ambiente agradável) e, por último, nas questões ligadas ao destino (equipamentos e serviços disponíveis no bairro, tais como escolas, parques, paragens de automóvel, etc.).

O autor, tal como os anteriores, sublinha a necessidade de serem realizados mais estudos nesta área, de forma a perceber quais os ambientes que influenciam cada tipo de atividade, já que parece que estes variam de acordo com a mesma. O estudo realizado pelos autores junto de peritos internacionais provenientes de diversos campos disciplinares, veio confirmar que as deslocações pedonais recreativas diferem das utilitárias e que os fatores que influenciam a deslocação pedonal são diferentes dos que influenciam a deslocação velocipédica.

Em relação à deslocação pedonal sobressaem os fatores ligados à segurança pessoal, atratividade do ambiente e a existência de destinos. No que se refere à deslocação velocipédica, embora os estudos sejam mais limitados, predomina a continuidade das rotas e a segurança no tráfego. A continuidade das rotas tanto no que diz respeito à deslocação pedonal como à velocipédica, parece ter maior importância quando a deslocação é utilitária, dada a escassez de tempo disponível (Pikora *et al.*, 2002).

Segundo estudos efetuados por Alfonzo *et al.* (2006), a segurança está no topo da hierarquia das necessidades associadas à deslocação pedonal, tanto na sua vertente utilitária como na recreativa. É apenas quando as necessidades de acesso e segurança estão presentes que as outras que se seguem na hierarquia - conforto e agradabilidade - são equacionadas. A segurança, sobretudo a associada à ordem pública, é um elemento central para que a deslocação pedonal ocorra.

A interpretação e avaliação da rua feita com base nos sentidos concorrem para a construção de uma imagem positiva ou negativa acerca da mesma, o que remete para o

conceito de “legibilidade” e de “imageabilidade” desenvolvidos por Lynch. O autor, utiliza a expressão “legibilidade” para se referir à imagem mental que os indivíduos têm da cidade, resultante da sua relação com o meio ambiente. O termo “imageabilidade” está associado à capacidade de orientação na cidade. (Lynch, 2008:9-20). A forma como a cidade, em geral, e a rua, em particular, são avaliadas pelos indivíduos parece repercutir-se nas escolhas realizadas no campo da mobilidade quotidiana. Esta apreciação está longe de incluir apenas elementos estéticos, já que as questões acerca da segurança parecem ter um papel central neste processo.

Em 1970, Appleyard (1981), desenvolveu um estudo que abrangeu três ruas da cidade de São Francisco que, embora idênticas, apresentavam distintos volumes de tráfego motorizado. O autor dividiu-as em três tipos: rua com tráfego pesado, médio e leve. Embora os residentes das três ruas identifiquem problemas associados com o perigo e com o barulho do trânsito, estes são evidenciados pelos habitantes da primeira rua. O arquiteto, através deste estudo, constatou que na rua com tráfego leve os residentes tinham feito três vezes mais amigos entre os vizinhos. Para o autor, isto deve-se, não só ao facto do tráfego ser menor mas, também, de se encontrarem mais crianças e de os residentes permanecerem mais tempo nesta artéria.⁴⁷ Quanto menor o tráfego, maior o número de relações que são estabelecidas e maior o número de contactos que se dão ao nível da rua. Quanto mais tráfego, barulho e poluição, menor a vontade de permanecer na rua e, portanto, menor a interação social entre os seus habitantes, o que tem consequências principalmente para os grupos mais fracos, como os idosos e as crianças, para quem o tráfego coloca mais obstáculos.

Quando o ambiente exterior é de pouca qualidade só as atividades estritamente necessárias é que têm lugar. Quando o ambiente exterior é de boa qualidade as atividades necessárias dão-se praticamente com a mesma frequência, mas a sua duração aumenta. A estas juntam-se as atividades sociais e opcionais que só ocorrem quando o ambiente é propício (Gehl, 2006).

As condições do ambiente urbano afetam especialmente os grupos mais vulneráveis (crianças e idosos). As crianças, em particular, estão sujeitas a elevadas taxas de inatividade. Vários estudos têm demonstrado que as crianças têm vindo a perder espaço na rua (Hillman, 1993:7-18; Rosenbaum, 1993:19-27; Jones, Davis, Eyers, 2000). Enquanto a

⁴⁷ O conhecido esquema do autor, que se encontra na página 21 do Livro *Livable Streets*, exemplifica de modo claro a relação desenvolvida entre os vizinhos em cada uma das ruas.

mobilidade dos adultos tem aumentado e das crianças tem sido limitada. O receio dos acidentes de tráfego, dos assaltos ou raptos são algumas das razões que afastam as crianças da rua. Estes medos, reais ou construídos com base em relatos divulgados na sociedade, fazem com que os pais se vejam “obrigados a transportar os filhos, o que tem implicações para uns e para outros (Gershuny, 1993:62-76; Kearns, Collins, e Bean, 2006).

Um número cada vez menor de crianças vai sozinha para a escola ou para locais de recreio, o que poderá ter consequências futuras no desenvolvimento da sua autonomia (Davison, Werder e Lawson, 2008), já que o “uso da rua” é essencial na construção da identidade das crianças e adolescentes (Matthews, 2003).

Importa salientar, recorrendo a Appleyard (1981:1),⁴⁸ que a rua constituiu desde sempre um local de conflito “between living and access, between resident and traveler, between street life and threat of death”. Ordem e desordem são aspetos associados à rua. O conflito assente em relações de poder desiguais é anterior à introdução do automóvel. Já no século XVIII, a velocidade das carruagens e os acidentes daí decorrentes eram motivo de contestação,⁴⁹ opondo os peões aos detentores de carruagem. No entanto, a introdução do automóvel trouxe novos desafios, alimentando o debate que contrapõe as práticas motorizadas às não-motorizadas, o não-lugar ao lugar, no sentido amplo que lhe confere Augé (2005), isto é, em relação à organização do espaço físico e à sua vivência pelos indivíduos.

A ideia que atravessa estas teorias é que o lugar, enquanto espaço a que é atribuído significado (Tuan, 2002), é ameaçado pelo automóvel. Caminhantes, ciclistas e condutores são afetados por esta realidade. Os primeiros porque têm o seu espaço ocupado pelo automóvel, estando sujeitos à sua lógica, os condutores porque ficam sujeitos às ambivalências do automóvel. Outra componente que se retira destas teorias é que enquanto o caminhante e o ciclista têm uma experiência plena da cidade, estando em contacto direto

⁴⁸ O arquiteto, que sempre centrou o seu trabalho na procura de soluções para tornar as ruas mais vivas, morreu vítima de um automóvel na Grécia.

⁴⁹ Louis Sébastien Mercier, no seu *Tableau de Paris*, publicado no século XVIII diz:

Gare les voitures! Je vois passer dans un carrosse, le médecin en habit noir, le maître à danser dans un cabriolet, le maître en fait d'armes dans un diable; & le prince court à six chevaux ventre à terre, comme s'il étoit en rase campagne. L'humble vinaigrette se glisse entre deux carrosses, & échappe comme par miracle: elle traîne une femme à vapeurs, qui s'évanouirait dans la hauteur d'un carrosse. Des jeunes gens à cheval gagnent impatiemment les remparts, & sont de mauvaise humeur, quand la foule pressée qu'ils éclaboussent, retarde un peu leur marche précipitée. Les voitures & les cavalcades causent nombre d'accidens, pour lesquels la police témoigne la plus parfaite indifférence. (Mercier, 1781:55).

com a realidade circundante, o condutor está de certo modo alienado desta, fechado num casulo que o protege do resto da cidade, de tal modo que a prática de mobilidade é caracterizada pela neutralidade. Decorre desta conceção que o espaço percorrido pelo peão e pelo ciclista é de certa forma mais real que o espaço percorrido pelo condutor, o que se pode associar às diferenças encontradas entre a experiência de caminhar, de pedalar e de conduzir.

No entanto, os espaços caminháveis nem sempre são espaços autênticos (Bean, Kearns e Collins, 2008). Cidades, tais como as construídas no âmbito do “Novo Urbanismo” ou locais como a Disneylândia, apesar de caminháveis, constituem simulacros. Associar o automóvel à ausência de lugar e os modos de deslocação não motorizados à experiência real, concreta do lugar são, segundo os autores, generalizações, o que não significa que o modo como o espaço é apreendido seja idêntico para todos.

Por outro lado, vários autores de que se destaca Bull (2004); Dant (2004), Featherstone (2004) e Merriman (2004), mostram que a condução não deve ser percecionada como uma atividade neutra, através da qual o condutor se isola do resto do mundo já que deixa a sua marca.

2.4 Renascimento da Importância da Rua enquanto Espaço de Encontro, após a Segunda Guerra Mundial

Durante várias décadas a rua, enquanto espaço comunitário, foi desvalorizada. No entanto, as décadas de 60 e 70, ficaram marcadas pela tentativa de fazer renascer a rua, o que contrasta, segundo Kostof (1992), com as décadas de 20 e de 30 que estão associadas à sua condenação. Para os modernistas a rua é essencialmente o espaço para ir de A para B. Para os pós-modernistas é um local criado para promover novos estilos de vida urbanos (Fyfe, 1998).

No domínio da arquitetura, surgem tanto na Europa, como nos EUA, uma nova geração de arquitetos que vão demonstrar uma atitude diferente perante a rua, destacando a sua importância comunitária.

No campo das ciências sociais, aparecem também vários autores que vão chamar a atenção para a importância social da rua, tais como Willmott e Michel Young, Jane Jacobs e Herbert Gans (Gutman, 1991).

Na década de 1960, surgem obras como as de Kevin Lynch, *The Image of the City*; publicada em 1960 e as de Bernard Rudofsky, *Streets For People*, publicada em 1969, que fazem uma apologia da experiência da rua. É em 1961, que Jane Jacobs publica a obra *The Death and Life of Great American Cities*, chamando a atenção para a importância da vida social da rua e para a promoção da densidade e da diversidade de funções e de usos na cidade.

A publicação do relatório Buchanan, nome por que ficou conhecido o estudo realizado pelo urbanista Colin Buchanan em 1963, por encomenda do Ministério dos Transportes Britânicos marca, em especial, uma importante viragem no modo de pensar e planejar a cidade em relação ao automóvel e, conseqüentemente, ao peão (Kostof, 1992; Appleyard, 1981).

Neste estudo publicado com o título *Traffic in Towns* (1973), Buchanan, declara que o aumento potencial do número de veículos a motor é tão grande que urge fazer algo, caso contrário a utilidade do automóvel na cidade declinará, assim como as condições de vida. Defende também que os problemas do tráfego devem ser considerados segundo a perspectiva da criação de cidades nas quais vale a pena viver, o que para o autor é muito mais importante que a liberdade que o uso dos veículos a motor possa trazer.⁵⁰

Foi também nas décadas de 50 e 60 que o aumento do congestionamento do trânsito e da população, levou a que diversos países, nomeadamente a Grã-Bretanha, construíssem “Cidades Novas” nas periferias das existentes com o objetivo de aliviar a congestão nas áreas metropolitanas. O movimento das Cidades Novas está associado ao conceito de “cidade-jardim” e “subúrbio-jardim”, assentando na ideia de criação de comunidades equilibradas facilitadoras da sociabilidade entre os residentes (Thorns, 2002:184). Ao contrário dos subúrbios, as cidades novas, foram criadas com o objetivo de serem autossuficientes. Através da criação de empregos em número suficiente, tentavam prevenir os fluxos pendulares (Clapson, 1998). A questão que se coloca é que entre a planificação e a prática quotidiana verificam-se discrepâncias que fazem destas cidades automobilizadas. Por exemplo, em Milton Keynes, cidade criada entre o final dos anos 60 e início de 70, um grande número de indivíduos é obrigado a deslocar-se diariamente para Londres onde trabalha (Thorns, 2002).

⁵⁰ Buchanan e a sua equipa vão propor a criação daquilo que denominam “áreas ambientais”. Nestas é permitido apenas trânsito local, sendo privilegiado o ambiente envolvente.

Embora a prioridade dada ao automóvel se mantivesse na década de 60 do século passado, começam a ser implantadas medidas de segregação dos veículos automóveis e dos peões. Estas medidas surgem primeiro na Suécia e, depois, em algumas cidades novas inglesas, desenvolvendo-se posteriormente noutros países.

Foi na Suécia, na Universidade de Göteborg, que foram criadas as primeiras diretrizes para a criação de uma rua segura que foram publicadas em 1968 pela *Swedish Road Administration*. Com a publicação destas diretrizes, conhecidas pelas iniciais SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet), procurava-se eliminar o tráfego de passagem, especialmente o que circulava pelo centro das cidades, bem como reduzir as velocidades com vista à criação de espaços públicos propícios às crianças (Muhlrad, 2010).

Lijnbaan, em Roterdão, é considerada a primeira rua comercial livre de automóveis, tendo sido transformada entre 1951-53 no decorrer do processo de reconstrução do centro da cidade que tinha sido bombardeado durante a II Grande Guerra⁵¹. Em 1955, a reconstrução de Coventry também incluiu uma zona pedonal. Queensway, em Stevenage, uma cidade nova de primeira geração, é outro exemplo bem-sucedido de uma rua comercial pedonal, tendo sido inaugurada em 1959 (Kostof, 1992; Relph).

Em 1962,⁵² a rua principal de Copenhaga, Strøget, tornou-se exclusivamente pedonal, sendo o primeiro projeto deste tipo desenvolvido na Escandinávia (Gehl, 2006). A área reservada aos peões tem aumentado desde essa altura, de tal modo que em 1996 ocupava um espaço seis vezes maior que o inicial, incluindo ruas em que os veículos a motor têm de se deslocar a velocidades baixas. O número de transeuntes que no Verão circulam nestas artérias por dia chega aos 55.000, o que perfaz 145 pessoas por minuto. No Inverno, este número atinge os 22.000 (Beatley, 2000:94). Na Alemanha passou-se de 63 ruas pedonais em 1966, para 182 em 1972 e 370 em 1977 (Kostof, 1992). Atualmente contam-se mais de 1000 áreas pedonais e centros com acalmia de trânsito (OCDE, 1998).

⁵¹ Limbeckerstrasse, em Essen, na Alemanha tornou-se pedonal em 1924, sendo considerada a primeira. Na década de 1920 e 1930 na área do Rur foram pedonalizadas outras ruas. No entanto é apenas após a Segunda Guerra Mundial que a construção de ruas pedonais é feita a grande escala (Kärrholm, 2012:41).

⁵² Muitas destas alterações conduzem a críticas, no entanto, passado o primeiro impacto geralmente revelam-se positivas para a vivência da cidade. Por exemplo, quando a principal rua de Copenhaga foi fechada ao trânsito várias foram as vozes que se levantaram contra, prevendo a desertificação e conseqüente abandono da mesma já que a atividade cidadã não era uma tradição da Europa Nórdica (Gehl, 2006).

No final da década de 1970, Rolf Monheim num artigo intitulado “De la calle a la ciudad para peatones” (1979:11-31), declarava que as zonas para peões no centro das cidades passaram a ser tão essenciais como a canalização, os semáforos ou as instalações desportivas, de tal modo que as cidades sem ruas para peões são consideradas retrógradas. Relph (1987), por sua vez, vê na criação de cenários pedestres de onde o automóvel é excluído uma certa esquizofrenia, uma vez que para ele os automóveis são essenciais para a vida moderna e para a manutenção da própria paisagem pós-moderna. No entanto, segundo o autor, apesar de em muitos casos serem uma farsa, têm conseguido atrair peões e revitalizar zonas decadentes.

Para Jane Jacobs (2000), a separação de trânsito também não é uma solução para o problema, já que quando se fecham as ruas aos automóveis estes não diminuem, havendo somente um reordenamento do trânsito. Para que haja uma pressão sobre os automóveis, é preciso mudar de hábitos e adequar os usos. Além disso, segundo a autora, muitos indivíduos levam o automóvel para áreas onde ele não é necessário porque são obrigados a fazê-lo, já que residem em locais onde o transporte público não é uma alternativa, o que é comprovado pelo estudo realizado por Kaufmann (2002).

No final da década de 1970, começa a refletir-se seriamente sobre o facto dos centros das cidades não comportarem um crescimento ilimitado de automóveis e sobre os problemas decorrentes do desequilíbrio entre o espaço destinado aos peões e aos automobilistas. Segundo Menezes e Farinha (1983), este desequilíbrio predomina nas zonas centrais, em que 80% do espaço está ocupado por automóveis, embora 80% a 90% das deslocações internas sejam pedonais. Este fator concorre, junto com outros para a degradação do meio urbano e para a instabilidade da ecologia da rua, entendida aqui como um sistema de influências recíprocas entre as funções da rua, as atividades, os indivíduos e as comunidades. À ideia de rua enquanto espaço de passagem, contrapõe-se o conceito de rua enquanto espaço de convívio, lazer e interação social.

Em 1975, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) organiza em Paris um simpósio intitulado “Better Towns With less Traffic”, que expressa a preocupação com o aumento exponencial do número de automóveis nas cidades, tendo sido defendidas medidas conducentes à sua limitação (Appleyard, 1981).

Foi também no final da década de 60 e início da década de 70 que o conceito de *woonerf*, que se pode traduzir por pátio residencial, surgiu na Holanda como alternativa à

segregação de veículos. Segundo este conceito, a rua é partilhada por todos os veículos, no entanto, os peões e os ciclistas têm prioridade sobre os outros e o automóvel tem de deslocar-se à velocidade do peão. Os passeios são retirados e todos os veículos, incluindo o peão têm prioridade à direita. O primado é dado ao caminhar e ao brincar na rua que se torna uma extensão da casa. O conceito foi cunhado em 1963 por Niek De Boer, que teve como fonte de inspiração o relatório Buchanan. Na década de 1970 este conceito foi definido legalmente e adotado a nível nacional na Holanda, tendo sido criado um sinal de tráfego destinado a identificar estas zonas (Muhrad, 2010). Em 1983, registavam-se 2700 *woonerven*, e em 1999 estimava-se a existência de cerca de 6000 (Beatley, 2000:142). O conceito é também adotado nas áreas centrais de comércio e serviços, recebendo a denominação de *winklerlerv*.

No Reino Unido, desenvolveu-se um movimento a favor da criação de *home zones*, o equivalente ao *woonerf*. Nas *home zones*, criadas com o objetivo de aumentar a segurança das crianças na rua, o limite máximo de velocidade é 10 Km/hora (Beatley, 2000).

Na Alemanha, é criado o conceito *verkehrsberuhigun* inspirado no *woonerf*. Também na Alemanha, na década de 80, o governo alemão com a participação da população implanta em seis cidades limites de velocidade de 30 Km / hora, levando a cabo simultaneamente alterações físicas no espaço urbano.

Outros países como o Japão também testaram o conceito de *woonerven* e de acalmia de tráfego, tendo sido criada em 1980 a primeira “rua comunidade”, em Nagaikecho, um subúrbio de Osaka.

É ainda nos anos 70 e 80 que se fazem as primeiras experiências de *shared space*, conceito desenvolvido por Hans Monderman. O *shared space* baseia-se na ideia de respeito e interação mútua entre os diversos utilizadores da rua, procedendo-se à eliminação de todos os sinais.

A Bélgica a Suíça e a França legalizaram as zonas 30, respetivamente em 1988, 1989 e 1990. Em 2004, a Bélgica formaliza o “Código da rua”⁵³, que entrou em vigor em França em 2008 (IMTT/Transitec, 2011).

⁵³ O Código da rua incide sobre as questões relativas à circulação em meio urbano, centrando-se mais na rua que na estrada. Este código instaura o princípio da prudência e da prioridade aos utentes mais vulneráveis da via.

Em Portugal, as zonas 30 começam a ser aplicadas em diversas cidades, destacando-se Lisboa, embora ainda não estejam regulamentadas.⁵⁴ O novo Código da Estrada, que entrou em vigor em Janeiro de 2014, vem introduzir as chamadas “zonas de coexistência” nas quais os peões têm prioridade sobre os ciclistas, que por sua vez têm prioridade sobre os automobilistas. O limite máximo de circulação nestas áreas é de 20 Km/h (art.º 78 A).

É no final dos anos 70 que surge uma nova geração de planeadores de tráfego que pela primeira vez abordam efetivamente o transporte urbano, incluindo o caminhar e o pedalar. Nos anos 80 compreendeu-se que as barreiras à restrição dos peões não eram o meio mais adequado para a prevenção de acidentes, começando a defender-se a restrição dos limites de velocidade nas cidades e a desenvolver-se novas formas de desenhar as ruas com vista a atingir estes objetivos.

Além do aumento da segurança, estão presentes outros objetivos. Destacam-se a redução do ruído e da poluição, a melhoria do ambiente e da qualidade de vida e o incremento da atividade dos peões. Nota-se, deste modo, uma tentativa de mudança da imagem do peão, que deixou de ser considerado um obstáculo em movimento, passando a ser percecionado como um meio de transporte (Muhlrad, 2010).

Através da implantação de medidas de acalmia de tráfego os planeadores esperam trazer pessoas de volta para a rua em lugares que deixaram de ter condições para isso, dando, assim, especial atenção à promoção da função social dos espaços e particularmente da rua. (IMTT, 2011).

Segundo Sheller e Urry (2000), as pressões ambientais sobre o sistema de automobildade fazem prever que as políticas de sustentabilidade urbana terão um papel importante no desenho dos novos ambientes construídos. Advertem, no entanto, para o facto destas políticas ainda não estarem direcionadas para o sistema de automobildade (automóveis, estradas, condutores), que continua a dominar o ambiente construído e a forma como o tempo-espaço é percecionado, sendo essencial refletir sobre estas alterações

⁵⁴ Existe uma iniciativa de cidadania europeia registada a 13/11/2012 a pedir um limite máximo de 30 km/h nas cidades e vilas da EU, com o título “30 km/h – dando vida às ruas”. Uma iniciativa de cidadania europeia é um convite para que a Comissão Europeia apresente uma proposta legislativa em domínios em que a UE tem competência para legislar. Deverá ter o apoio de, pelo menos, um milhão de cidadãos da UE provenientes de, no mínimo, 7 dos 27 Estados-Membros e obter em cada um desses 7 Estados-Membros um número mínimo de subscritores durante o espaço de um ano (<http://pt.30kmh.eu/>; <https://30kmh.eu/oct-web-public/?lang=en>).

não só do ponto de visto do espaço físico mas, sobretudo, do ponto de vista das práticas sociais.

Conclusão

As alterações urbanas têm caminhado a par com as modificações ocorridas a nível dos fenómenos de mobilidade. Embora não haja uma posição unanime acerca de qual é que influencia a outra, na verdade, verifica-se uma inter-relação entre os dois fenómenos que obriga a pensá-los em conjunto, já que cidade e mobilidade se coproduzem, transformando-se.

A cidade atual combina diferentes lógicas, a que correspondem diversos modos de deslocação que se articulam entre si, pese embora uns tenham predomínio sobre os outros.

O automóvel, em particular, tem vindo a sobrepor a sua lógica de deslocação, na medida em que, melhor que qualquer outro, responde à necessidade crescente de elasticidade que pauta o quotidiano dos indivíduos, marcado pela fragmentação do espaço e do tempo. O automóvel está longe, no entanto, de ser um objeto neutro, de tal modo que mais do que os aspetos instrumentais a que está ligado, são os afetivos e simbólicos que explicam a sua utilização, de tal modo que as opções associadas ao seu uso vão muito além das escolhas racionais, o que nos leva a refletir sobre o impacto das alterações urbanísticas, nomeadamente sobre as medidas de incentivo à deslocação pedonal e velocipédica, na redução da utilização do automóvel.

Com o aumento do número de automóveis em circulação nas cidades, assistiu-se à transformação do espaço público, nomeadamente às condições de circulação do peão e aos usos da rua, que se adaptou aos novos modos de deslocação, de tal modo que alguns autores falam mesmo num retrocesso do espaço público ou na crise do espaço público transformado em “não lugar”, segundo a terminologia de Augé. Outros autores, no entanto, chamam a atenção para o facto que a rua sempre albergou relações complexas de poder que o automóvel veio realçar e que nem todos os espaços caminháveis são espaços autênticos de encontro entre diferentes.

Independentemente da posição tomada, importa refletir sobre o papel da rua enquanto lugar de encontro e de diálogo, assim como sobre o papel do ator social móvel na sua (re)criação. Uma vez que as questões associadas à escolha do meio de deslocação estão

ligadas a questões instrumentais e não instrumentais, a simples alteração da rua por si só não irá, possivelmente, refletir-se na escolha do meio de deslocação.

De salientar, por um lado, que os modos de deslocação vigentes em qualquer sociedade têm necessariamente de ser compreendidos como inseridos numa rede mais vasta atravessada por relações de poder conflituantes e que as estruturas devem ser pensadas em inter-relação com as práticas sociais, não podendo dissociar-se das mesmas.

3 - VELOCIDADE VERSUS LENTIDÃO

As alterações ocorridas na percepção do tempo andam a par com o desenvolvimento de uma cultura de velocidade que, por sua vez, se pode associar às transformações ocorridas nas últimas décadas na cidade e nos padrões de vida urbana. Ao mesmo tempo que se deu um acréscimo da consciência da simultaneidade, que se relaciona com o desenvolvimento das telecomunicações e da tecnologia, as distâncias físicas que separam os locais frequentados diariamente pelos indivíduos também aumentaram. A velocidade surge como uma necessidade decorrente da percepção que o tempo é cada vez mais escasso para responder às inúmeras solicitações diárias. A velocidade associada à mobilidade é parte integrante das sociedades contemporâneas.

Citando Wiel

La ville se réorganise, se transforme en permanence marginalement (dans son contenu et/ ou dans sa forme) au travers un laborieux recyclage de ses formes antérieures pour se plier aux changements *de notre demande d'espace* qui traduisent entre autre l'évolution des opportunités et des contraintes dans l'usage que nous faisons de notre *temps*.

Wiel (2003:5)

A importância atribuída à celeridade constitui uma construção cultural, integrando diversas noções contraditórias. Por um lado, está ligada à ideia de progresso, sendo socialmente valorizada enquanto meio através do qual o espaço e o tempo deixam de ser um constrangimento. Por outro lado, é criticada como não sustentável, como conduzindo a relações desiguais de poder, como estando associada a acidentes, à poluição e ao enfraquecimento da cidadania, entre outros. A primeira parece prevalecer sobre a segunda.

Segundo Haumont (2006), a noção de velocidade está associada ao direito à mobilidade. O autor questiona se será possível pensar no direito à mobilidade sem direito à velocidade. Ou colocando a questão de outra forma, a mobilidade lenta será aceitável? O autor associa estas interrogações, por um lado, às medidas que visam reduzir a velocidade

do automóvel e, por outro, à revalorização da cidade compacta e promotora de práticas de cidadania.

A questão está em perceber qual o papel que os meios de deslocação mais lentos, nomeadamente a deslocação pedonal e velocipédica, desempenham numa sociedade em que a capacidade de mobilidade aliada à velocidade tem um papel fundamental e o tempo parece ser um recurso escasso.

3.1 O Tempo como Construção Social

O tempo e o espaço são conceitos socialmente construídos variando, como tal, de sociedade para sociedade e de época para época. Segundo Barney Warf:

Time and space are both “objective” and “subjective,” that is, they exist both as abstract entities that seem to take on lives of their own, and simultaneously, as lived experiences highly meaningful to the people who create and change them. The study of time and space is therefore much more than an abstract academic exercise, but an analysis of politics, for time and space are deeply implicated in how societies are structured and change and how people live within them.

(Warf, 2008:2)

Emile Durkheim, em *The elementary forms of religious life*, lança as bases teóricas para uma sociologia do tempo (Bergmann, 1992). Para Durkheim, o tempo, embora abstrato e impessoal, está organizado socialmente, variando de sociedade para sociedade (Urry, 2000a). Outros autores, tais como Marcel-Mauss, Hubert, Halbwachs e Gurvitch, chamam igualmente a atenção para a natureza social do tempo (Boulin e Mückenberger, 2002).

Sorokin e Merton (1937), salientam a importância da dimensão qualitativa do tempo que contrapõem à sua dimensão quantitativa, realçando o seu carácter sociocultural. O tempo quantitativo e homogéneo diferencia-se do tempo qualitativo, variável, na medida em que o primeiro é vazio e desprovido de significado enquanto o segundo revela os ritmos e as pulsações da sociedade em causa. Para os autores, o sistema local de tempo varia de acordo com o tamanho, as atividades e as funções do grupo, de tal modo que as referências temporais de uma metrópole serão diferentes das de uma pequena aldeia.

Num artigo publicado em 1967, com o título “Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism”, Thompson, apresenta diversas formas de contar o tempo, que variam de sociedade para sociedade e de época para época.

O tempo social e o espaço social são construídos através de processos materiais e práticas que reproduzem a vida social, originando concepções objetivas de tempo e de espaço. Assim, diferentes modos de produção ou distintas formações sociais darão origem a concepções de tempo e de espaço diversas de acordo com as suas especificidades (Harvey, 1989).

O tempo vivido e experimentado através da natureza tem desaparecido gradualmente, tal como defende Lefebvre (1997: 95-96). Para o autor, enquanto na natureza o tempo é apreendido no espaço, através da posição da lua, do nascer ou do pôr-do-sol, das estações, etc.; com o advento da modernidade, o tempo ficou reduzido aos instrumentos de medida, o que contribuiu para a sua invisibilidade. A divisão do dia baseada no nascer e no pôr-do-sol, que durante muito tempo foi o sistema de contagem dominante, contrasta com a subdivisão do dia em horas, minutos e segundos, uma invenção humana que estabelece uma ligação entre os números e o tempo que passa a ser calculado rigorosamente, segundo cálculos matemáticos (Madanipour (2007:153).

A vida quotidiana ainda continua, no entanto, a ser atravessada por ritmos cósmicos e vitais como o dia e a noite, os meses, os anos, as estações, e pelos ritmos biológicos que interagem com as cadências repetitivas ligadas ao tempo homogêneo, quantitativo (Lefebvre, 2004a, 2004b).

Lefebvre (*ibidem*), remetendo à ritmanálise, defende que o tempo externo imposto aos indivíduos entra frequentemente em luta com o tempo endógeno, contrapondo-se a homogeneidade do primeiro à diversidade do segundo. O conceito de “tempo vivido” proposto por Lefebvre assemelha-se ao conceito de “tempo lento” proposto por Hylland Eriksen (2001 *apud* Freudendal-Pedersen, 2009:96), que defende que quando o tempo rápido se encontra com o lento o primeiro acaba por dominar o segundo.

Os significados atribuídos ao tempo e ao espaço variam de sociedade para sociedade e dentro de uma determinada sociedade de grupo social para grupo social, segundo o género, idade, classe, etnia, experiência ocupacional, educação, fontes de informação, capacidade para viajar, entre outros. Deste modo, as sociedades são atravessadas por diferentes lugares e ritmos (Warf, 2008). Cada sociedade tem um modo

predominante de apreender o tempo a que as outras formas estão de certo modo subordinadas. O modo como a passagem do tempo é percebida e vivida é subjetivo, pelo que o tempo é uma medida relativa e não absoluta (Madanipour, 2007:165).

Levine (2006), comparou o ritmo de vida em 31 países,⁵⁵ chegando à conclusão que os países com economias mais fortes tendem a apresentar tempos mais rápidos. É também nas sociedades mais industrializadas que as pessoas têm menos tempo, já que o aumento das expectativas anda a par com o desenvolvimento da técnica, levando as pessoas a ser mais exigentes.

Por outro lado, o tempo utilizado na produção e no consumo também aumenta, deixando menos tempo para outras tarefas, por vezes equacionadas como perda de tempo (ideia que remete ao cálculo matemático do tempo).

O tamanho da cidade também está associado ao modo como o tempo é percebido. Quanto maior a cidade, mais depressa as pessoas se movem. O sistema de valores por que se rege determinada sociedade também parece ser importante, nomeadamente a orientação para uma cultura mais coletivista ou, pelo contrário, mais individualista, sendo na última que se encontra uma maior aceleração do tempo.

No entanto, tem de se ter cuidado com as generalizações, já que se registam diferenças na relação com o tempo entre países com o mesmo nível de desenvolvimento. Por exemplo, na Noruega, os peões têm prioridade sobre os automóveis, logo, o ritmo dos peões sobrepõe-se ao dos automóveis, o que não acontece na maioria das outras cidades europeias (Shaw, 2001:122). De salientar que as cidades são polirrítmicas. Cada cidade é atravessada por múltiplos ritmos que se combinam entre si (Lefebvre, 2004a; 2004b; Parkins e Graig, 2006).

A mecanização da produção e a aceleração dos transportes e das comunicações, associadas à Revolução Industrial, obedecem à ideia que o tempo deve ser aplicado de forma racional, segundo a lógica de “economia de tempo” (Dohrn-van Rossum, 2001). A vida social começa a organizar-se tendo como referência os tempos de trabalho, de tal modo, que os tempos livres são ordenados segundo os mesmos cânones de racionalização e disciplinação do tempo (Boulin e Mückenberger, 2002).

⁵⁵ Levine baseou-se em três indicadores: a velocidade média dos passos dos peões (foram escolhidos indivíduos sozinhos que não pareciam estar a observar as montras); a velocidade no local de trabalho (foram observados os funcionários dos postos de correio) e a exatidão dos relógios nas principais áreas do centro.

O tempo é valorizado do ponto de vista económico, segundo a máxima atribuída a Benjamin Franklin “tempo é dinheiro”, pelo que a necessidade de se proceder a uma contagem rigorosa do mesmo, faz dos relógios mecânicos um elemento essencial, conduzindo à sua divulgação e expansão na época (Thompson, 1967). A mecanização do tempo sobrepõe-se ao tempo natural e humano, de tal modo que organização racional e eficiente do tempo sobressai sobre os outros modos (Hassan, 2005).

As sociedades altamente organizadas têm necessidade de medir rigorosamente o tempo, pelo que a contagem do tempo se tornou um acontecimento central da vida social. Quanto mais complexa é uma sociedade, mais rígida é a contagem do tempo (Madanipour, 2007).

No ensaio “A metrópole e a vida do espírito”, Simmel (2001:31-45), defende que o espírito moderno se converteu num espírito calculista, de tal modo que os valores qualitativos começam progressivamente a ser avaliados quantitativamente. Para o autor, as causas e os efeitos desta realidade residem nas metrópoles, que englobando uma grande variedade de sujeitos com interesses diversos, são obrigadas a organizar-se, caso contrário cairiam no caos. A vida na metrópole não se rege segundo os impulsos naturais, mas pela pontualidade, calculabilidade e exatidão. Como resposta, a vida mental da metrópole assenta na racionalidade, contrastando com as pequenas localidades e com as zonas rurais que se baseiam, sobretudo, em sentimentos e emoções.

A quantidade de estímulos a que os indivíduos estão sujeitos na metrópole e o seu carácter contraditório, obrigam-nos a proteger-se, o que conduz à inibição das reações emocionais. Simmel (*ibidem*), defende que, como resultado, o indivíduo na metrópole desenvolve uma “atitude *blasé*” que o deixa sem qualquer tipo de reação. Face a uma grande variedade de estímulos, o indivíduo não tem capacidade nem energia para reagir a todos, tendo necessariamente de se abstrair dos mesmos, o que não significa que não os perceba mas, tão-somente, que não lhes atribui relevância.

A lógica do capital e do relógio assente no controlo, na mercadoria e na racionalidade, procura impor-se aos outros tempos (da humanidade e da natureza), sincronizando-os de acordo com a sua medida, de tal modo que estes entram frequentemente em confronto com os primeiros. A discrepância entre os ritmos biológicos, químicos, ambientais e o tempo rígido do capitalismo, resulta no que Hassan (2005)

intitula a *dischrony* que, segundo o autor, acentua o que Beck denomina a “sociedade de risco” (1992, 1999).

Quanto mais complexa é a sociedade industrial, maior o risco. O autor dá como exemplo a encefalopatia espongiforme bovina (BSE) que, segundo o mesmo, resultou da divergência entre os imperativos industriais (aceleração, mercadoria e otimização) e os interesses humanos e biológicos. Assim, o facto do tempo do relógio se impor sobre os outros modos de apreender o tempo, não significa que estes tenham desaparecido. Entram, contudo, em choque, já que o tempo industrializado do relógio nem sempre está em sintonia com os outros tempos (humanos, biológicos, ambientais e químicos) (Hassan, 2005; 2007).

À medida que as sociedades foram evoluindo tecnologicamente, os meios de deslocação não motorizados vão sendo substituídos por outros mais rápidos e complexos do ponto de vista tecnológico. O ato de caminhar, em particular, deixa de ser considerado uma alternativa viável aos meios de locomoção motorizados, concorrendo para um aumento do tempo gasto em deslocações (Goodman e Tolley, 2003:76).

O desenvolvimento do caminho-de-ferro, em especial, assumiu um papel importante neste processo, levando a velocidade a um número crescente de pessoas quando comparada com o alcance das carruagens. Heine, um poeta alemão, afirma, segundo Urry (2007:96), a propósito da abertura da linha de caminho-de-ferro entre Paris e Rouen que “the elementary concepts of time and space have begun to vacillate. Space is killed by the railway”.

A bicicleta desempenhou também um papel fulcral neste processo, substituindo os meios de deslocação de tração animal, nomeadamente o burro e o cavalo. Embora nos primeiros tempos tenha sido utilizada principalmente para fins recreativos por indivíduos com rendimentos mais altos, a sua difusão, aliada à velocidade que permitia, sendo cerca de quatro vezes mais rápida que a deslocação pedonal, tornou-a popular entre a classe trabalhadora, transmitindo aos indivíduos um sentimento de mobilidade e liberdade que não tinham experimentado até à data. A bicicleta preparou social e psicologicamente o caminho para o automóvel que, por sua vez, contribuiu para modificar inegavelmente a perceção do tempo e do espaço (Santos, Ana, 2011; Thrift, 2004b:40; Warf, 2008:132).

Parkins e Craig (2006:42), defendem mesmo que foi a velocidade que criou o conceito de lentidão, na medida em que o desenvolvimento dos meios de deslocação veio

alterar o modo como as formas de mobilidade anteriores são percebidas, remetendo-as para o espaço do lazer e do recreio, já que a sua função primordial deixou de ser percebida como útil.

William J. Mitchell escreve em *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn*:

Just as Baron Haussmann had imposed a bold spider's web of broad, straight boulevards on the ancient tangle of Paris, and as nineteenth-century railroad workers had laid sleepers and steel to shrink the windy distances of North American frontier, these post-whatever construction crews are putting in place an Infobahn – and thus reconfiguring space and time relationships in ways that promised to change our lives forever.

(William J. Mitchell, 1995:3)

As Avenidas vieram permitir a aceleração das viagens dentro da cidade. Mais tarde, o comboio alterou o modo de pensar o tempo, o espaço e a velocidade, obrigando a rever a própria contagem do tempo, contribuindo para a sua uniformização e estandardização (Milton Santos, 2006; Urry, 2007:96-97).⁵⁶

A Internet, por seu lado, veio revolucionar o conceito de mobilidade em si mesmo, tornando possível a comunicação com o outro distante em tempo quase real, o que nos remete para a noção de sociedade em rede desenvolvida por Castells (1999). A invenção e disseminação do telégrafo e do telefone⁵⁷ já tinham tido um papel importante na construção da ideia de mobilidade sem movimento aparente, no entanto, o desenvolvimento da Internet e, sobretudo, a sua massificação, vieram contribuir para a complexificação do conceito de mobilidade, de tal modo que, segundo Urry (2007:5), no mundo móvel em que vivemos, as viagens físicas e os modos de comunicação criam conexões intrincadas e complexas.

A procura de modos de circulação cada vez mais rápidos e flexíveis tem sido uma constante da humanidade, traduzindo-se na complexificação das infraestruturas urbanas, dos meios e das práticas de deslocação.

⁵⁶ Thoreau escreve de forma satírica na sua autobiografia *Walden, Or, Life in the Woods*, publicada em 1854, “Have not men improved somewhat in punctuality since the railroad was invented?” (Thoreau, 1995:77).

⁵⁷ Marshall McLuhan (1965:271) em 1964 escrevia, “The telephone is an irresistible intruder in time and space”.

Como refere Madanipour:

If at one point the city was imagined as a mechanical clock, now it is an atomic clock that stimulates the imagination of urban populations, where we can measure time to incredibly small fractions of seconds, and as such aim to use it more intensely.

(Madanipour, 2007:173).

Segundo Virilio (1984; 1993), ao fenómeno de “desanimalização” seguiu-se o da “desmaterialização”. Se, num primeiro momento o animal deu lugar à máquina, num segundo, a tendência é para o desaparecimento do veículo de transmissão que será substituído pelo sinal de rádio ou de radar assente na velocidade instantânea, o que levará à inércia. No futuro a velocidade pressuporá a imobilidade física, segundo o autor.

Desde há muito que as questões associadas à ideia de aceleração ou lentidão têm lugar, estando ligadas às diversas conceções de tempo e de espaço. A questão que se coloca é como é que o ator social incorpora e relaciona a lentidão com a velocidade no seu quotidiano, numa sociedade em que a segunda é valorizada em relação à primeira e de que forma é que cada uma destas dimensões marca a sua experiência do espaço.

3.2 Compressão Tempo-Espaço

O conceito *dromoscopia* (*dromos* = corrida, velocidade e *skopein* = exame, observação) é utilizado por Virilio (1984) para dar conta da experiência da velocidade. Segundo o autor (2000:15), “toda a sociedade é uma “sociedade de corrida””. Se no início do século passado, se assistiu ao fim da “distância quilométrica”, com o desenvolvimento dos veículos supersónicos, presenciou-se o fim da “distância-tempo”. Virilio defende que atualmente os sistemas e os instrumentos de medida são mais dromográficos que cronográficos,⁵⁸ já que é a velocidade que serve de medida ao espaço percorrido e não a distância.

As distâncias são medidas segundo o tempo necessário para as vencer, estando relacionadas com o meio de deslocação que os indivíduos têm ao seu dispor e com as velocidades que atinge (Bauman e May, 2001). Deste modo, o espaço que separa um ponto do outro está dependente da velocidade da deslocação e não da medida entre os dois

⁵⁸ Cronógrafo é um aparelho que mede o tempo, o dromógrafo é um aparelho que regista a velocidade do andar.

pontos. Segundo Virilio (2000), a velocidade sempre foi utilizada como forma de controlar um território, independentemente da época considerada. Poder e velocidade estão deste modo interrelacionados.

Do ponto de vista geográfico, podem-se considerar três formas de pensar a relação tempo-espço que assentam no trabalho pioneiro de Hägerstrand, autor que teve um papel crucial para a compreensão que os indivíduos agem no tempo e no espaço (Davies, 2001:133; Murray, 2006:44).

A primeira deve-se a Don Janelle. O autor (1968; 1973), utiliza o conceito “convergência tempo-espço” para medir o declínio dos tempos de viagem, associando-o ao incremento da velocidade dos transportes ao longo dos tempos. O conceito de convergência tempo-espço está associado ao conceito de velocidade. É através do aumento da velocidade conseguida com os progressos tecnológicos que as distâncias se encurtam. Janelle (1973), relaciona ainda a convergência tempo-espço com a extensibilidade humana, isto é, com o aumento das oportunidades para interagir. Segundo o autor, “as the world shrinks, man expands”. Janelle chama a atenção para as desigualdades decorrentes desta realidade.

A segunda, está associada a Giddens que desenvolve o conceito de “distanciamento espaço-temporal” para se referir à extensão dos sistemas sociais no tempo e no espaço.

Para Giddens (1990), nas sociedades pré-modernas o espaço e o lugar coincidiam, uma vez que as relações sociais eram relações de proximidade que se processavam face a face. Com a modernidade é possível estabelecer e manter relações sociais com ausentes que se encontram a grandes distâncias, observando-se a expansão dos processos sociais. Esta realidade veio, segundo Giddens (1992), arrancar o espaço ao lugar, de tal modo que o último, nas palavras de Giddens, se torna cada vez mais “fantasmagórico”, na medida em que é atravessado por acontecimentos distantes que o influenciam.

O terceiro conceito deve-se a Harvey (1989), que relaciona os processos económicos ao encurtar das distâncias, tendo cunhado o conceito “compressão tempo-espço” para dar conta deste processo. Para Harvey, a aniquilação do espaço pelo tempo está no centro do capitalismo. Segundo o autor, a passagem do Fordismo para a acumulação flexível está associada à aceleração dos tempos de produção, da troca e do consumo. A história do capitalismo caracteriza-se para Harvey pela aceleração da vida e pelo sentimento que as barreiras espaciais colapsaram.

Para o autor, a compressão tempo-espaço não é um processo contínuo, desenrolando-se em sucessivas vagas que correspondem a crises de sobre-acumulação do sistema capitalista que reage, pressionando, para que o tempo aniquile o espaço.

Estas teorias apoiam-se na ideia do fim do espaço, o que, de acordo com Bergmann (2008: 23), coloca dois problemas. Em primeiro lugar, assentam numa visão demasiado estática do espaço. Em segundo lugar, não consideram o papel dos indivíduos na construção do lugar.

Se, por um lado, o desenvolvimento dos meios de deslocação veio permitir que o tempo gasto entre A e B seja reduzido, por outro lado, veio tornar as decisões associadas à viagem mais complexas. O autor (2008:23), conclui que “Mobility, which produces time-space compression, therefore, does not shrink space but makes it more complex and wide”.

Os fenómenos de compressão do tempo e do espaço não implicam que o lugar tenha perdido importância. Pelo contrário, os lugares ganharam uma nova importância, na medida em que os indivíduos estão cada vez mais sensíveis àquilo que contêm e aos significados que encerram (Urry, 2000). As modificações ocorridas nas cidades nas últimas décadas, nomeadamente a fragmentação urbana e o acréscimo das mobilidades não vieram acabar com a vida social ao nível da microescala. Os indivíduos continuam a relacionar-se com a cidade enquanto *lugar físico* na medida em que mediante os fenómenos desterritorialização continuam a localizar-se (Baptista, 2003:35-36; 2008b:41-42).

É importante considerar-se o modo como a compressão tempo-espaço é vivida e experimentada pelos indivíduos. Para Warf (2008:6), a compressão tempo-espaço reflete o diferencial de mobilidade dos indivíduos no tempo e no espaço, o que nos conduz à distinção entre o turista e o vagabundo avançada por Bauman (1998). Para muitos indivíduos o mundo instantâneo livre de barreiras não existe. Mesmo no mundo ocidental, para muitos e muitas, as dificuldades de deslocação são tantas que em vez de se falar em compressão se deveria, antes, falar de dispersão. Basta lembrar o aumento das distâncias entre a casa e o trabalho e a dificuldade que muitos sujeitos têm em vencê-las, ou dos obstáculos que diariamente os indivíduos portadores de deficiência têm de enfrentar para se deslocar dentro da maioria das cidades portuguesas.

A diferentes mobilidades, correspondem distintas compressões tempo-espaço, o que nos conduz, mais uma vez, para o conceito de motilidade utilizado por Kaufmann e Flamm

(2006). Muitos autores ignoram ou minimizam as desigualdades sociais e as relações de poder associadas a este processo (Warf, 2008).

Boaventura de Sousa Santos (1997), referindo-se à compressão tempo-espaço, um dos principais fenómenos associados à globalização, recorda que este processo tem de ser analisado segundo as relações de poder inerentes às diferentes formas de mobilidade temporal e espacial. Massey (1993), autora que se opõe às interpretações da compressão tempo-espaço que consideram apenas o capitalismo como explicação, defende a existência de outras relações de poder que se estabelecem entre os que controlam e os que não controlam a compressão tempo-espaço como, por exemplo, as relações de género, raça ou etnia, essenciais para a compreensão da cidade. Acrescente-se a idade.

3.3 Aceleração Versus Lentidão

A velocidade e a liberdade estão intrinsecamente ligadas na modernidade (Rosa, 2010). A aceleração pode mesmo considerar-se o elemento fulcral da modernidade (Bergmann, 2008:16).

O *Manifesto Futurista*, publicado a vinte de Fevereiro de 1909 por Fillipo Marinetti (1876-1944) no jornal *Figaro*, o jornal mais influente da Europa na altura, espelha de forma clara a exaltação da máquina, da velocidade e da tecnologia de guerra, temas que marcam o início do século XX. Entre os diversos assuntos focados no Manifesto salienta-se o louvor da tecnologia, considerada como fator criador de velocidade e venerada através do automóvel, símbolo de aceleração numa época em que é ainda um objeto de luxo, associado às corridas (Cooper, 2003).

O Movimento Futurista é mesmo o primeiro a incorporar o automóvel, de tal modo que este é enaltecido como forma de comandar o espaço e o tempo. Marinetti (1916: 253 *apud* Berghaus, 2009:20) em *The New Ethical Religion of Speed* declara “Human energies, increased a hundredfold by speed, will command Time and Space [...] Man gained mastery over horses, elephants, and camels to reveal his divine power through an increase in speed, [...]”. O Movimento Futurista, segundo Sigurd Bergman (2008:13), representa o espírito do século XX e a sua glorificação da tecnologia, do progresso e da aceleração.⁵⁹ Para os

⁵⁹ Marinetti escreve (*apud* Cooper, 2003:70) “An ordinary man can in a day’s time travel by train from a little dead town of empty squares [...] to a great capital city bristling with lights, gestures and street cries. By reading a newspaper the inhabitant of a mountain can tremble each day with anxiety, following insurrection

membros do Movimento, a evolução da técnica permitiria ao ser humano controlar a própria natureza e, deste modo, quebrar com a tradição.

Alguns dos arquitetos e planeadores do século XX, tais como Le Corbusier, Walter Gropius, e Ludwig Hilberseimer consideravam, por sua vez, a tecnologia e o automóvel como as forças capazes de transformar a cidade (Southworth e Ben-Joseph, 2003:79). Para Corbusier “a cidade que dispõe da velocidade dispõe de sucesso”.

O traço mais marcante da arquitetura do século XIX é para Berman (1989) a avenida, enquanto no século XX é a autoestrada que, segundo Bell (2001), personifica a *carchitecture*. Para Berman (*ibidem*), a via rápida que surgiu após a Segunda Guerra, está associada a uma nova percepção do tempo e do espaço que já não se mede pelos ritmos anteriores à guerra.

Pode-se distinguir três processos de aceleração social que, segundo Rosa (2010), vieram alterar a percepção do espaço e do tempo. O primeiro e, mais evidente, é a aceleração tecnológica que inclui, não só o aumento da velocidade dos transportes, da comunicação e da produção mas, também, as novas formas de organização e administração que contribuíram para o aumento da velocidade tecnológica. O incremento da velocidade tem claras repercussões no quotidiano dos indivíduos e no modo como compreendem o tempo e o espaço. As distâncias encurtam-se. Por exemplo, uma viagem entre Nova Iorque e Londres que levava três semanas de barco, leva hoje oito horas de avião.

Em segundo lugar, Rosa, considera a aceleração da sociedade o que, segundo o mesmo se traduz na rápida mudança dos valores, hábitos, atitudes, modas, grupos, classes, etc. O autor, propõe o conceito de “contração do presente” desenvolvido por Hermann Lübbe, para expressar a ideia que as sociedades ocidentais experimentam uma contração do presente, resultante da aceleração das inovações culturais e sociais, de tal modo que a aceleração social “is defined by an increase in the decay-rates of the reliability of experiences and expectations and by the contraction of the time-spans definable as the “present””.

Em terceiro lugar, Rosa, avança a falta de tempo das sociedades modernas ocidentais. O tempo é percebido como um recurso escasso, o que segundo o autor, parece ser um paradoxo se se atender ao facto que os avanços tecnológicos vieram permitir a

in China, the London and New York suffragettes. The timid, sedentary inhabitant of any provincial town can indulge in the intoxication of danger by going to the movies and watching a great hunt in the Congo [...]”.

aceleração. Para Rosa, o aceleração da vida associado à noção do tempo como um recurso escasso, acarreta uma necessidade constante de lidar com a falta de tempo.

Estas três formas de aceleração social interagem, de tal forma que os avanços tecnológicos conduzem a um acréscimo das mudanças sociais que, por sua vez, implicam uma aceleração do quotidiano que conduz à procura de novas tecnologias que permitam poupar tempo, o que levará a mais mudanças sociais e a um aumento da velocidade no dia-a-dia. Este é um ciclo vicioso que parece não ter fim.

A velocidade, frequentemente associada a liberdade, autonomia, poder e progresso revela-se, antes, como uma força autoritária, uma vez que já não se corre para ir a lado nenhum mas para manter o passo e não ficar atrás numa sociedade fortemente concorrencial. O autor, usa a metáfora do ciclomotor e da passadeira rolante para expressar esta realidade. A promessa de liberdade e progresso, associados à velocidade, cujo ciclomotor representa, tendo-se tornado ele próprio um objeto anacrónico no século XXI, não se cumpriu. Hoje, o tempo continua a ser escasso, já que as tarefas quotidianas são ilimitadas, exigindo um recomeço constante, o que explica as metáforas da passadeira rolante ou da roda do hamster utilizadas pelo autor (Rosa, 2010). Bauman (2007:89-90), afirma que para os peregrinos do tempo, a verdade está sempre mais além. Para o autor, na modernidade a peregrinação já não representa uma escolha heroica ou santa, a peregrinação é qualquer coisa que se faz por necessidade.

O quotidiano é feito, segundo esta lógica, de um constante recomeçar que obriga a correr sem que se saia do mesmo lugar. Conclui-se que a obsessão pela rapidez que está presente no quotidiano de muitos indivíduos, constitui um obstáculo à própria aceleração, uma vez que à medida que se conseguem desenvolver rapidamente um número cada vez maior de tarefas, surgem outras que obrigam a acelerar. O crescimento ilimitado das cidades comprova esta realidade. À velocidade crescente, corresponde a expansão da cidade, o que por sua vez implica um aumento das velocidades e concomitantemente o incremento da cidade.

O tempo instantâneo característico da pós-modernidade, veio substituir o tempo do relógio. Urry (2000; 2007) associa-o à chamada “cultura de três minutos”. Este tempo assenta na simultaneidade e fragmentação. Diariamente entram dentro de casa dos indivíduos eventos diversos sem relação entre si, ocorridos nas mais díspares partes do mundo que os transportam a diferentes realidades, conduzindo-os ao que Urry caracteriza

como um “mundo de ubiquidade instantânea”. Através dos meios de comunicação pode-se estar em diversas partes do mundo ao mesmo tempo, o que não é o mesmo que dizer que se compreende melhor o mundo, sublinha o autor.

No campo das atividades diárias, a dessincronização e fragmentação das atividades também parecem ser uma constante. O autor dá como exemplos o facto de muitas famílias já não tomarem as refeições em conjunto e a possibilidade de se gravar um programa de televisão e assistir mais tarde (Urry, 2000; 2007).

Enquanto para o tempo industrial a velocidade é uma oportunidade, para o tempo fragmentado é uma necessidade. A noção de oportunidade aliada à de velocidade assenta na ideia de custo. Poupar tempo é poupar dinheiro e aumentar a competitividade. Por sua vez, o tempo como necessidade está associado à noção de intensificação do uso do tempo. O tempo ganho através do acréscimo da velocidade não tem valor social, sendo integrado noutras atividades pelas organizações e pelos indivíduos. Atualmente os dois tipos de tempo sobrepõem-se (Klein, 2004).

Como realça Warf (2008:8), a experiência da compressão tempo-espaço está ligada a questões ideológicas. Embora o tempo livre tenha vindo a aumentar, a “falta de tempo” continua a fazer-se sentir. Segundo Freund e Martin (1993:89 *apud* Kellerman, 2006:11), “Speed is the premier cultural icon of modern societies...Speed symbolizes manliness, progress, and dynamism”.

No campo da mobilidade, como já foi referido, o automóvel, em particular, e o complexo sistema em que se insere, conduziu à reorganização do tempo e do espaço. Tendo permitido ultrapassar a rigidez dos horários imposta pelo caminho-de-ferro, está associado à mudança do tempo do relógio para o tempo instantâneo (Urry, 2007:109). No entanto como realça Urry,

Automobility is a Frankenstein-created monster, extending the individual into realms of freedom and flexibility whereby inhabiting the car can be positively viewed, but also constraining car users to live their lives in spatially stretched and time-compressed ways.

(Urry, 2004:28)

Ao mesmo tempo que o automóvel liberta o indivíduo dos constrangimentos espaço-temporais cria outros, levando-o a viver sob a tirania do tempo, o que implica que livre de constrangimentos, os indivíduos tenham o dever de desempenhar o maior número

possível de tarefas, o que nos remete para as metáforas da passadeira rolante e da roda para os hamsters desenvolvidas pelo sociólogo alemão Rosa. Shove (2002) e Kaufmann, (2002), alertam igualmente para esta realidade.

A flexibilidade e a velocidade impressas pelos meios de deslocação obrigam os indivíduos a utilizar estratégias que lhes possibilitem coordenar os acontecimentos diários distanciados, o que exige cada vez mais deles. Apoiando-se em Symes, Shove (2002), defende que a fragmentação cada vez maior do tempo de trabalho, associada à passagem do “tempo industrial” para o “tempo profissional”, exige pontualidade, o que requer uma mobilidade, flexibilidade e velocidade cada vez maiores. Segundo Baptista (2004:94), os novos pressupostos económicos e a flexibilidade que caracteriza os domínios profissionais, sociais e pessoais assentam na ideia de mobilidade como possibilidade objetiva.

A vida em família depende cada vez mais dos instrumentos tecnológicos facilitadores do quotidiano. Os novos ritmos conduzem a uma maior sobreposição e inter-relação dos tempos de lazer e de trabalho, o que pode constituir uma fonte de *stress* e mal-estar para os sujeitos (Shove, 2002).

Illich (1975), na obra *Énergie et Équité*, publicada na década de 1970 durante a crise petrolífera, defende que a dependência ao automóvel escraviza os indivíduos, tornando-os prisioneiros da deslocação quotidiana entre o trabalho e a casa, de tal forma que o tempo consagrado ao transporte é cada vez maior. Este tempo é gasto não só na deslocação em si mesma mas, também, em atividades secundárias, tais como as ligadas à manutenção do automóvel, ao trabalho para pagar o mesmo e a sua manutenção, o que nos obriga a ter em conta o cálculo das externalidades.⁶⁰

Segundo o autor,

Dès que les hommes dépendent du transport non seulement pour des voyages de plusieurs jours, mais aussi pour les trajets quotidiens, les contradictions entre justice sociale et motorisation, entre mouvement effectif et vitesse élevée, entre liberté individuelle et itinéraires obligés apparaissent en tout clarté.

(Illich, 1975:23)

A valorização da liberdade e da velocidade conferidas pelos meios de transporte motorizados em comparação com os restantes parece ilusória. Nos países desprovidos de transportes, o tempo gasto com a deslocação, que é maioritariamente realizada a pé, é

⁶⁰ Consultar André (2006).

muito menor. Pode, assim, concluir-se que aquilo que se ganha em velocidade, perde-se em tempo. Sendo o tempo um recurso valorizado e escasso, isto parece uma contradição. Para o autor a bicicleta, pelo contrário, permite ir mais longe e mais rápido que o automóvel, uma vez que não requer o uso de tanto tempo na construção de infraestruturas, manutenção e pagamento. Deduz-se que a bicicleta acaba por ser mais veloz, na medida em que consome menos tempo por parte da sociedade (Illich, 1975).

Outro elemento a realçar é que velocidade e a lentidão são conceitos relativos, tal como sublinha Hägerstrand. Para este, a noção de velocidade depende da experiência anterior (Kellerman, 2006: 12), podendo, deste modo, considerar-se uma medida subjetiva. Para quem nunca experimentou um comboio de alta velocidade, como o TGV (Train à Grande Vitesse) ou o japonês *Shinkansen*, o Alfa Pendular poderá parecer-lhe muito rápido em comparação com outros comboios mais lentos.

Como foi referido, a bicicleta quando surgiu ao permitir atingir velocidades bastantes superiores às conseguidas através da deslocação pedonal, veio trazer um sentimento de liberdade e flexibilidade que a deslocação pedonal não permitia. No início a bicicleta é mesmo considerada um perigo para o peão devido à velocidade que atinge.⁶¹ O desenvolvimento e massificação do automóvel e de outros meios de deslocação, como por exemplo, os comboios de alta velocidade e o avião, colocam a bicicleta praticamente ao nível do caminhante.

Mumford, no artigo *The Highway and the City* (1964), escrito em 1958, como reação ao programa de construção de autoestradas que tinha sido aprovado pelo Congresso Americano no ano anterior, realça que cada tipo de transporte tem o seu próprio uso, salientando que a velocidade é relativa. Quando a deslocação se dá a nível do bairro com o intuito de encontrar os vizinhos, o passo lento, próprio da deambulação, é adequado, no entanto, se a intenção for ir buscar um médico, a autoestrada mais rápida poderá parecer lenta. Para o autor, não há uma forma ideal de velocidade, sendo que os propósitos

⁶¹ O jornal *A Bicicleta*, transcreve em 1895 um artigo publicado no *Le Velo* que, por sua vez o transcreve do *Figaro*, criticando-o. Neste artigo são apontados em tom satírico os perigos associados à bicicleta. Diz o mesmo:

Semelhante aos besouros cujo vô zumbidor roça as flores das platibandas, o *velox communis* rasa a superfície das ruas com inquietadora rapidez. Rasa também, por concomitância, os transeuntes bonachões que gostam de atravessar as encruzilhadas entregues à leitura do seu periódico [...]. De tal modo tem crescido nos últimos anos o número dos «velocipedistas», que se tornou uma especie de perigo publico [...]
(*A Bicicleta*, 1 de Maio 1895:11).

humanos deverão ser tidos em conta na medida em que estão por detrás da escolha. Deste modo, o sistema de transportes não deve privilegiar um modo em detrimento dos outros.

Em certas situações a bicicleta, ou mesmo a deslocação pedonal, podem conferir maior velocidade à viagem que os meios de deslocação motorizados. Esta situação é recorrente à hora de ponta em muitas cidades, o que não deixa de ser um paradoxo (Machado Pais, 2010). Para deslocações de curta distância a deslocação pedonal é frequentemente o modo de deslocação mais rápido e mais flexível porque permite contornar obstáculos. O mesmo se passa com a bicicleta que, embora menos flexível que o peão, ainda assim permite contornar muitos obstáculos, incluindo o trânsito parado em hora de ponta.

No entanto, como refere Solnit (2002:259), “walking is no longer, so to speak, how many people think”. A autora, tendo como referência a realidade dos EUA, diz que, se por um lado, os subúrbios fizeram da deslocação pedonal um meio de locomoção obsoleto, a suburbanização da mente tornou o caminhar algo raro mesmo nas situações em que seria a melhor escolha. Mesmo para curtas distâncias, o automóvel continua a ser a principal opção. Embora a marcha continue a ser a principal forma de deslocação, sendo uma atividade inerente ao ser humano, é percecionada como algo arcaico, sendo desvalorizada, pelo menos na sua vertente mais utilitária.

A aceleração proporcionada pela técnica poderá estar na génese deste fenómeno. Num artigo publicado na revista *Life* de 1998, sobre os acontecimentos que marcaram as décadas anteriores, o comboio é comparado à deslocação pedonal, sendo referido: “But on September 15, 1830, foot power began its long slide toward obsolescence” (Solnit, 2002:256).⁶²

Segundo o mesmo artigo, com o desenvolvimento do caminho-de-ferro, a deslocação pedonal que até aí tinha dominado sobre as outras formas de deslocação, começou a declinar, dando lugar a formas mais rápidas e cómodas de locomoção. O que é dito em relação ao comboio pode ser dito em relação, primeiro à bicicleta e, depois, ao automóvel que, além de destronar a deslocação pedonal, também contribuiu para o declínio da bicicleta e mesmo do comboio (Solnit, 2002).

A experiência associada à deslocação motorizada transformou o ato de caminhar que começa a ser analisado segundo os cânones da deslocação motorizada. As distâncias

⁶² A 15 de Setembro de 1830 foi inaugurada a linha de caminho-de-ferro Liverpool-Manchester, tendo entrado em funcionamento o primeiro serviço de transporte de passageiros.

são medidas segundo a lógica automóvel que está intimamente ligada à noção de velocidade (Robert, 1989). Robert escreve:

When he steps into a vehicle, the walker ceases to be a walker in order to become a driver or passenger. However, no one is a "chemically pure" car driver or commuter. Memories of walked landscapes still mitigate the ultimate vehicularization of perception. Real men differ from the ideal driver in that they sometimes jump from one state to the other. At first, it appears that they have two interchangeable conditions: the pedestrian, in which they retain many traits of traditional man, and the vehicular condition, which is an unprecedented historical novelty. Closer observation however, reveals that the experience of being a driver, a passenger or a commuter is more than a parenthesis between two pedestrian experiences. Once he has framed nature with a windshield, the car driver never quite becomes a walker again. He now tends to see all landscapes through an imaginary shield, somewhat as compulsive photographers cannot help seeing you through an imaginary objective. His memories of driven landscapes silently shape his sensations when he walks. He focuses on time ahead as, on the highway, he focuses on the road signals: in one hour, he should be elsewhere. Driven away by an appointment he can't miss, he computes walking distances as if he would cover them with an imaginary vehicle, he tries to speed up, worries about the sweat that now covers his body

(Jean Robert, 1989:6).

3.4 Quando a Lentidão se Impõe

Quando tudo parece acelerar é preciso sublinhar, no entanto, que certos aspetos da existência se mantêm inalterados e que outros resistem ao aumento da velocidade. A tensão crescente entre o tempo do trabalho e o tempo da família constitui disso um exemplo (Shaw, 2001: 122-127). O tempo da família é qualitativamente diferente do tempo do trabalho. Enquanto este é linear e progressivo, o tempo da família está associado a um certo grau de resistência à mudança e ao progresso. Desenvolve-se, assim, um sentimento de culpa pelo facto de não se passar mais tempo com a família que faz das férias um tempo valorizado. Este tempo, ao contrário do tempo de trabalho, é perspetivado como um tempo lento e enaltecido como tal. O tempo lento das férias constitui uma exceção à regra, um

parentese à vida quotidiana. Um tempo consumido sob a forma de pacotes turísticos e pago como tal (*idem, ibidem*).⁶³

O mesmo se passa no que se refere à deslocação pedonal e velocipédica. Tornadas obsoletas no dia-a-dia, têm espaço fora do horário de trabalho, nomeadamente ao fim do dia, ao fim de semana e nas férias, sendo associadas ao bem-estar físico e mental, ao contacto com a natureza, à procura de tranquilidade. A noção de deambulação surge como oposta à ideia de urgência, à disponibilidade total para o trabalho ou para os outros (Le Breton, 2000).

Estima-se que nos EUA, 20% das viagens realizadas a pé sejam recreativas (Agrawal and Schimek, 2007 *apud* Légaré, 2009:18). No Reino Unido o declínio das deslocações pedonais com fim utilitário (ir para o trabalho ou para a escola, ir às compras, etc.) tem sido acompanhado por um aumento das deslocações pedonais recreativas (Lumsdon e Mitchell, 1999). Se por um lado, não ter de se caminhar como obrigação é considerado uma marca de estatuto social (Amato, 2004), por outro lado, a deslocação pedonal recreativa opcional parece ser cada vez mais valorizada. Caminhar e pedalar podem constituir formas terapêuticas de escapar ao ritmo frenético do quotidiano (Lorimer, 2011:24) ou o meio privilegiado para interagir com o meio ambiente (Dickinson e Les Lumsdon, 2010:123-124).

Caminhar e pedalar têm sido cada vez mais associados à ideia de lazer, turismo, saúde e exercício físico, ao mesmo tempo que a sua vertente utilitária é relegada para um segundo plano. As mobilidades suaves são também cada vez mais utilizadas para fazer chegar uma determinada mensagem, seja esta de cariz político, humanitário, económico ou relacionada com a saúde. São cada vez mais organizados passeios pedestres ou de bicicleta com a finalidade de chamar a atenção para determinados acontecimentos.

O aumento da obesidade nos países desenvolvidos, da tensão arterial, da diabetes, entre outros, é associado em vários estudos à vida sedentária (Humpel *et al.*, 2004; Basset *et al.*, 2008; IDP, 2011). Diversos autores, estabelecem uma ligação entre a dependência ao automóvel e o aumento da obesidade e dos níveis de *stress* (Newman e Kenworthy, 2006:36). Deste modo, diversas organizações de saúde, incluindo a OMS, têm alertado

⁶³ Os espaços recreativos, segundo Lefebvre (1997:383-84) parecem à primeira vista ter escapado à ordem predominante constituindo “counter-spaces”. No entanto, segundo o autor esta visão não é mais do que uma ilusão na medida em que “They serve the reproduction of production relations”. Constituindo uma conquista da classe trabalhadora, o tempo de lazer, transformou-se numa indústria.

para a necessidade de se promover o exercício físico, o que passa pelo acréscimo da deslocação pedonal e velocipédica (OMS, 2000, 2003; 2004; 2008).⁶⁴

Os ginásios são cada vez mais o local escolhido para o desenvolvimento de exercício físico, tendo vindo substituir as atividades realizadas ao ar livre.⁶⁵ Uma vez que os indivíduos são inerentemente ativos, a vida sedentária que levam impõem-lhes que desenvolvam uma atividade física compensatória. Deste modo, recorrem às passeadeiras rolantes nos ginásios ou às bicicletas fixas, caminhando, correndo ou pedalando longe do contacto com a natureza e com a cidade. Desenvolve-se, deste modo, um novo conceito de mobilidade. Caminha-se e pedala-se entre quatro paredes, sem se sair do mesmo lugar, o que se pode caracterizar como uma forma de mobilidade sedentária (Le Breton, 2012).

As ruas pedonais e os parques verdes ou parques lineares para onde o caminhante se desloca de automóvel, tal como outrora os seus antepassados se deslocavam de carruagem, são também os locais eleitos para as deslocações recreativas e desportivas. O objetivo do transeunte já não é ver e ser visto mas exercitar o corpo ou passear, de tal modo que a atividade de caminhar adquire importância em si mesma. Mais do que os jardins, são os parques verdes ou parques lineares, as zonas ao longo dos rios ou do mar que atraem o caminhante-desportista ou o caminhante-deambulador já que se apresentam como propícias à deambulação ou ao desenvolvimento de práticas desportivas, tais como, a corrida, atividade que tem vindo a adquirir cada vez mais adeptos.

Mokhtarian e Salomon (2001), distinguem as viagens indiretas das derivadas, ultrapassando a ideia de que as práticas de deslocação têm uma função meramente utilitária. Quanto às viagens indiretas, a atividade de caminhar ou pedalar constitui a atividade em si e não um meio para chegar a um determinado destino e cumprir, deste modo, uma determinada tarefa, fator que caracteriza as viagens derivadas. O objetivo é a viagem em si mesma, através da qual se obtém satisfação, e não o local onde se chega. Por

⁶⁴ Os estudos epidemiológicos realizados na área da saúde têm vindo a confirmar a importância da atividade física regular para a melhoria na saúde e aumento da longevidade, levando em 1995 o *Centers for Disease Control* e o *American College of Sports Medicine* (CDC/ACSM) a recomendar pela primeira vez “acumular pelo menos 30 minutos de atividade física de intensidade moderada por dia, na maioria dos dias da semana” (IDP, 2011).

⁶⁵ Segundo os resultados da primeira vaga de 2013 do estudo TGI da Marktest (2014), em 2013, 1 milhão e 246 mil pessoas residentes no Continente afirmam ter ido ao ginásio nos últimos 12 meses, o que representa 15% da população com 15 e mais anos residente no Continente. De ressaltar, que predominam as mulheres sobre os homens (17,3% contra 12,4%) e que à medida que o escalão etário aumenta, a frequência de ginásios diminui, sendo os indivíduos entre os 15 e os 24 anos e os entre os 25 e 34 anos que apresentam valores mais elevados.

vezes é difícil determinar se a viagem é indireta ou derivada. Por exemplo, os indivíduos podem deambular numa zona comercial de uma determinada cidade apenas para conhecer o ambiente, o que se trata de uma viagem indireta, ou podem ter-se deslocado até lá com o objetivo de consumir o que constitui uma viagem derivada. Pode considerar-se ainda uma terceira opção que engloba as duas e que combina a utilidade e o prazer.

No artigo “The individual as a Unit”, publicado em *Relations in Public*, Goffman (1971: 3-27),⁶⁶ refere que uma das diferenças entre o tráfego da estrada e o tráfego dos passeios, constituído por unidades veiculares⁶⁷ de diferente cariz, é o propósito que está subjacente a cada um. Enquanto o que move o tráfego da estrada é a mera deslocação entre dois pontos, o objetivo que está subjacente à deslocação pedonal é mais amplo. O autor diz:

On walks and in semi-public places such as stadiums and stores, getting from one point to another is not the only purpose and often not the main one; individuals who are vehicular units will often be functioning in other ways, too, for example, as shoppers, conversationalists, diners, and so forth, and the social order sustained by walkers provides a basis for all of these activities, not merely that of moving from point to point.

(Goffman, 1971: 8)

Caminhar nos últimos dois séculos deixou de ser uma necessidade para se tornar uma escolha, o que conduziu à sua especialização (Amato, 2004). A roupa e o calçado que lhe estão associados também se têm diversificado de acordo com as várias situações quotidianas. A época dos desconfortáveis e perigosos chapins está longe.⁶⁸ No que se refere ao caminhar recreativo, em especial, foram criados uma série de produtos específicos que, nas palavras de Urry, tornaram o caminhante num híbrido que denomina *leisurely walker* (Urry, 2000:52). O mesmo se pode dizer do ciclismo, que também se tem vindo a especializar, de tal modo que se encontram uma variedade crescente de bicicletas e

⁶⁶ Segundo Ingold (2004), Goffman, no referido artigo, apresenta uma das descrições mais detalhadas da deslocação pedonal nas cidades contemporâneas.

⁶⁷ Segundo o autor (Goffman, 1971: 6), uma unidade veicular é: “a Shell of some kind controlled (usually from within) by a human pilot or navigator”. Goffman considera diferentes tipos de unidades veiculares que variam de acordo com o tipo de carapaça. Estas vão do submarino ao peão.

⁶⁸ Os chapins tiveram a sua origem na República de Veneza estendendo-se a toda a Europa. Estes sapatos tinham uma plataforma de madeira forrada em alguns casos a tecido e joias que sendo muito elevada contribuía para dificultar o andar (Yue, Charlotte e Yue, David, 1997: 36-38).

de produtos relacionados com o mesmo. Tem-se assistido, deste modo, à complexificação da deslocação pedonal e velocipédica.

Caminhar e pedalar é cada vez menos apenas uma forma de transporte, um meio de deslocação à disposição da maioria das pessoas, estando cada vez mais associados a diversas problemáticas, tais como o respeito pelo ambiente ou a promoção do bem-estar físico e psíquico. Este é um aspeto interessante, na medida em que as cidades são atravessadas por diferentes peões e ciclistas que obedecem a lógicas diversas de atuação, associadas a necessidades distintas a que a cidade deve procurar responder. O peão e o ciclista são marcados pela heterogeneidade.

A deslocação pedonal que privilegia a lentidão sobre a velocidade, fugindo aos cânones contemporâneos pode ser considerada, segundo Le Breton (2000), um ato de resistência no qual a lentidão, o silêncio, a curiosidade, a partilha, a inutilidade se opõem aos valores da sociedade atual em que, segundo Machado Pais (2010:23-33), o paradigma da lentidão, exaltado por Balzac, veio dar lugar ao paradigma do encontrão que assenta no imediato, no instantâneo.

A maioria das práticas de deslocação pedonal e velocipédica não utilitárias não implicam, contudo, uma rejeição dos outros modos de deslocação, constituindo, antes, um aparte na vida quotidiana automobilizada. Não constituem, deste modo, uma forma de resistência à velocidade, não podendo associar-se à deambulação solitária do flâneur e à experiência de deriva dos surrealistas assente na ideia de liberdade. Tal como sublinha Jensen (2013), nem todas as práticas de deslocação pedonal têm um carácter emancipatório.

O flâneur está associado à ideia de subversão, na medida em que subverte a multidão, a mercadoria, a cidade e os seus valores (Gros, 2009:238). A figura do flâneur, tal como é apresentada por Baudelaire, Fournel, Hassel, Benjamim e Kracauer⁶⁹ abandona-se à cidade em transformação, rescrevendo-a através dos seus passos. Perdendo-se na multidão, o flâneur, observa a realidade ao seu redor, distanciando-se desta, o que pode ser considerado em si mesmo um ato subversivo. A deambulação do flâneur, não estando sujeita à ditadura do tempo, contrapõe-se, deste modo, à multidão apressada (Lash and

⁶⁹ Sobre o assunto ver Fortuna (2011) e Gleber (1999).

Urry, 1994:250). Esta, que segundo Le Breton (2000), é tão intolerada quanto o silêncio⁷⁰, opõe-se à ideia de urgência que atravessa o cotidiano dos indivíduos e das cidades.

Encontramo-lo, segundo Gros (2009), nas errâncias surrealistas personificadas por Breton e por Aragon. Encontramo-lo, ainda, na deriva situacionista que tem em Guy Debord uma figura chave. O caminhar está no centro do processo, transformando-se num ato de subversão, por vezes provocatório (Coverley, 2010).

São os que têm capacidade de se perder na cidade que constituem os verdadeiros resistentes. Para Jacques (2006), a errância é uma experiência intencional, associada, sobretudo à consciência da lentidão, constituindo, deste modo, um estado de espírito que é independente da velocidade a que o indivíduo se desloca. O errante é lento por opção e associa a esta lentidão a experiência de se perder na cidade. Através da errância o indivíduo apropria-se do espaço público, experimentando a cidade com todos os sentidos, de tal modo que, segundo a autora, através da errância o corpo do ator social móvel encontra-se com o corpo urbano. A errância permitirá, segundo esta perspetiva, introduzir a inovação em espaços urbanos produzidos segundo a lógica da repetição e homogeneidade. O errante é, portanto, aquele que independentemente do ritmo do seu passo tem capacidade de se perder na cidade e, deste modo, de a transformar.

A cidade habitada diferencia-se, assim, da cidade espetáculo em que o espaço se imobiliza em modelos padronizados de gestão urbanística e patrimonial, presentes em várias partes do mundo, realidade que contrasta com a aceleração do tempo, podendo considerar-se um paradoxo, (Machado Pais, 2010:32). No entanto, através da errância, a cidade real, habitada, abre-se à descoberta das “micro práticas cotidianas” que rescrevem a cidade planeada (Jacques, 2006). Tal como lembra Frehse (2009:166), o cotidiano é feito do movimento dos corpos que se deslocam, entre outros, pela rua.

A relação do caminhante com a sua cidade, que descobre através dos passos que nela imprime, é uma relação afetiva e uma experiência corporal aberta a todos os sentidos (Le Breton, 2000:121). A visão, segundo a qual assenta o planeamento urbano dos espaços reproduzíveis (Lefebvre, 1997: 50-53), perde a primazia. Os sons⁷¹, os odores⁷², o cansaço inerente ao ato de andar⁷³, o frio, o calor, concorrem com a visão, articulando-se entre si.

⁷⁰ Sobre a paisagem sonora das cidades ver Fortuna (1999: 103-118).

⁷¹ Fortuna (1999:113), chama a atenção para a importância da paisagem sonora da cidade moderna no cotidiano dos indivíduos.

⁷² Gresillon (1998) dá-nos conta da importância do odor como fonte de conhecimento de um bairro. A autora apresenta uma descrição viva do bairro de La Huchette, situado no interior do Bairro Latino, em Paris,

Esta é uma experiência multissensorial que invoca a “tríade conceptual” desenvolvida por Lefebvre em relação ao espaço. O autor considera as *representações do espaço*, isto é, o espaço construído pelos profissionais e tecnocratas. As *práticas espaciais*, ou seja, as práticas que estruturam a realidade quotidiana. Por último, o *espaço representacional*, isto é, o espaço vivido no quotidiano, experimentado através dos símbolos e imagens e que surge da relação dialética entre os dois primeiros (Lefebvre, 1991; Merrifield, 2000:167-182).

Para De Certeau (1990), no ensaio “*Marches dans la Ville*”, a rua definida geograficamente pelo urbanismo é transformada pelo peão através da sua prática deambulatoria, de tal modo que “*Une ville transhumante, ou métaphorique, s’insinue ainsi dans le texte clair de la ville planifiée et lisible*” (*ibidem*:142). Segundo Harvey (1989:213), o espaço social para De Certeau está aberto à criatividade. O mesmo é sugerido na metáfora do ballet utilizada por Jensen (2010, 2013), embora para este, ao contrário de De Certeau, nem todas as práticas de deslocação pedonal tenham um carácter emancipatório. O peão tem a capacidade de subverter a lógica segundo a qual os caminhos foram criados, utilizando a sua linguagem para os rescrever, o mesmo acontece com o ciclista o que não significa que o façam sempre, já que por vezes estão refém dos obstáculos (físicos e mentais) com que se deparam.⁷⁴

Para Augé (2010:55), “*Le vélo, c’est une écriture, une écriture libre souvent, voire sauvage*”. Para o autor, a bicicleta tem um papel fundamental no reencontro do indivíduo consigo mesmo e com os lugares em que vive, tendo mesmo o potencial para revolucionar, no sentido de transformar, a cidade espetáculo, expandida, descentrada e fragmentada, planeada segundo os cânones da facilidade de acesso aos aeroportos, às gares e aos eixos rodoviários.

O novo flâneur, segundo Augé (2010), desloca-se de bicicleta, reinventando itinerários e reconfigurando a cidade dos usos, das trocas e dos encontros que descobre com todos os sentidos e com a liberdade que a bicicleta lhe faculta. Se se considerar o flâneur de Benjamin que se recusa a deslocar ao mesmo ritmo que o resto da multidão,

assente numa cartografia dos odores. Os aromas, assim como os sons, também estão sujeitos a diversas interpretações, por vezes conflituantes. Fortuna (1999:95), por seu lado, chama a atenção para a influência que o odor tem sobre a memória, as emoções e os sentimentos, pese embora a sua desvalorização social.

⁷³ O esforço associado ao ato de caminhar ou pedalar está presente de forma evidente nas peregrinações, sobretudo nas de carácter religioso. Para mais detalhes ver o interessante estudo realizado por Fortuna acerca dos peregrinos-caminhantes a Fátima (1999:73-90).

⁷⁴ O automóvel tem a mesma capacidade. Para mais detalhes ver Thrift (2004a).

reagindo, ainda que de forma inconsciente, contra os “tempos da produção”, esta afirmação ainda faz mais sentido (Gilloch, 1997:152). O ciclista, optando por utilizar um meio de deslocamento que do ponto de vista da velocidade não se enquadra nas regras aceites na sociedade, está de certo modo a subvertê-las, destacando-se da multidão. A recusa em fazer parte da multidão, da massa, é precisamente uma das características do flâneur, segundo a perspectiva de Benjamin (1997). O ciclista, deslocando-se entre os automóveis, está longe de ser mais um, diferenciando-se dos outros veículos que se deslocam na estrada, ao mesmo tempo que se mistura com eles, subvertendo a lógica dominante.

A criação de atalhos como forma de encurtar o caminho, a transgressão das regras de trânsito⁷⁵ ou a utilização das infraestruturas urbanas para fins diferentes daqueles para que foram criadas, constituem exemplos da criatividade do peão e do ciclista.

Goffman (1971: 3-27), distingue as diferentes unidades veiculares que se encontram na estrada e na rua segundo a carapaça que as protege. Quanto menos protetora for essa carapaça, mais flexível será a unidade veicular. O peão, segundo esta perspectiva, constitui a unidade veicular mais flexível. O autor, compara um engarrafamento no passeio com um engarrafamento na estrada. Enquanto no primeiro caso, os outros peões que não estão envolvidos na cena podem contornar o obstáculo e seguir, no segundo, isto é mais difícil. O mesmo se passará com o ciclista, que não sendo tão flexível como o peão, ainda assim, tem uma capacidade de contornar os obstáculos que o automobilista não tem. Tal como afirma William Whyte (2009; 2001), o peão é um ser social e uma unidade de transporte maravilhosa, complexa e eficiente que se adapta facilmente aos movimentos dos outros.

Os conceitos de *tight space* e *loose space* propostos por Franck e Stevens (2007), a partir da obra de Robert Sommer, *Tight Spaces*, estabelecem uma relação entre a *hard architecture* (equipamentos fixos) e a *soft architecture* (equipamentos móveis), isto é, entre os espaços regulados e disciplinados e os espaços abertos à descoberta, ao inesperado e à espontaneidade. O uso não regulado do espaço pode constituir uma reação às regras. Segundo os autores, embora os *loose spaces* se encontrem ameaçados pela regulação

⁷⁵ O estudo realizado por Aymeric Bôle-Richard (2008) sobre a pedonalidade no Largo do Rato que deu origem à obra com o mesmo título, apresenta vários exemplos de práticas de transgressão das regras de trânsito. Dada a dificuldade de atravessar a Praça que está claramente pensada segundo a lógica do automóvel, os peões, individualmente ou em grupo, desenvolvem estratégias para encurtar caminho ou para atravessar quando os semáforos estão vermelhos. O estudo realizado por Hélène Frétigné (2005) na Praça do Saldanha, dá conta da mesma realidade.

crecente do espaço público, ainda sobrevivem. Rivlin (2007:38-53), por sua vez, denomina-os *found Spaces*.

A capacidade de improvisação e a transgressão das regras estão presentes nestes conceitos que chamam a atenção para a criatividade do ator social móvel e para o dinamismo dos processos de mobilidade e da vida urbana contemporânea.⁷⁶

Kracauer (1995: 77 *apud* Le Breton, 2012:120) afirma: “la valeur des villes se mesure au nombre des lieux qu’elles réservent à l’improvisation”. A liberdade de improviso poderá considerar-se um fator de dinamismo de uma cidade. No entanto, numa sociedade cada vez mais automobilizada, esta capacidade de improvisação que caracteriza o peão e o ciclista, poderá considerar-se um ato de insubmissão às regras. Tal como salienta Ingold (2004:239), quando o peão deixa a sua marca no caminho, considera-se, normalmente, que praticou um ato de vandalismo e não um ato emancipatório.

To the extent that the feet *do* leave a mark – as when pedestrians take short cuts across the grass verges of roads, in cities designed for motorists – they are said to deface the environment, not to enhance it, much as a modern topographic map is said to be defaced by the itineraries of travel drawn upon it.

(Ingold, 2004:239)

Pode-se afirmar que o caminhante e o ciclista desenvolvem, através das suas errâncias, seja qual for o motivo das mesmas, uma relação de proximidade com a cidade que é vivida de forma multissensorial. Esta é uma relação recíproca já que caminhante e ciclista transformam e são transformados pela cidade. O mesmo se poderá dizer sobre o automobilista. No entanto, neste caso, a relação estabelecida entre o condutor e a cidade, tem mais repercussões sobre a segunda do que sobre o primeiro, na medida em que a cidade é vivida pelo automobilista dentro de um espaço fechado e encapsulado que o protege do meio circundante. Utilizando a terminologia de Goffman, pode-se afirmar que entre as várias unidades veiculares que se movem na rua, é o automobilista que tem a carapaça menos permeável. Além disso, é também o que se desloca a maior velocidade o que, aliado à característica anterior, poderá obstaculizar a vivência plena da cidade.

⁷⁶ Apropriação pelos sem-abrigo da Praça da Sé, na cidade de São Paulo, construída para afastar os indesejáveis (Teixeira Lopes, 2008) é um exemplo elucidativo da transgressão criativa das regras impostas remetendo-nos para o conceito de contra-usos da cidade (Leite, 2004).

Sansot (1988), declara que a cidade se compõe e recompõe a cada instante através dos passos dos seus habitantes. Cada indivíduo de acordo com as suas características próprias, imprime um determinado ritmo à cidade, de tal modo que todas as cadências próprias de cada marchante estão, ou estavam, coma salienta o autor, nela representadas. Le Breton (2012), também se refere aos ritmos da marcha, diferenciando-os de acordo com os caminhantes. Os indivíduos apropriam-se da rua de acordo com a sua idade, da sua situação social e do ritmo que lhe impõem, sendo possível ler através da sua conduta no passeio a sua pertença a determinado grupo (Sansot, 1988). A maior parte dos transeuntes, caminham, contudo, de modo a não perder tempo, contornando obstáculos diversos, contrastando com os mais lentos que se tornam um obstáculo à aceleração (Le Breton, 2000; 2012).

A desaceleração não é a regra, assumindo-se apenas como algo residual (Rosa, 2010). Embora estejam a surgir diversas tentativas para desacelerar, estas não têm força suficiente para retirar o domínio à velocidade. Para Tomlinson (2007:1), “Acceleration rather than deceleration has been the constant leitmotiv of cultural mobility”.

Enquanto na modernidade o conflito se desenrola em torno do tempo do relógio, no capitalismo desorganizado⁷⁷ o conflito centra-se na oposição entre o tempo instantâneo e o tempo glacial, isto é, o tempo lento da natureza, segundo o qual o planeta e as espécies que nele habitam vivem. Caracterizando-se pela lentidão, o tempo glacial, pode ser compreendido como uma forma de resistência ao tempo instantâneo, ou seja, um retorno ao tempo da natureza (Lash e Urry, 1994).

Muitos ambientalistas, defendem que os indivíduos devem organizar a sua vida segundo o tempo glacial tendo em atenção as gerações futuras, o que passa, entre outras coisas, por deixar para trás a obsessão com a velocidade, optando, por exemplo, pela deslocação pedonal ou velocipédica (Urry, 2000). O conceito de *slow cities*, *slow food*, *slow travel* integra-se nesta perspetiva. A lentidão é neste contexto redefinida como uma virtude, constituindo uma escolha dos sujeitos e não uma imposição decorrente da falta de opções (Honoré, 2004; Parkins e Craig, 2006).

⁷⁷ Para os autores o conceito de capitalismo desorganizado significa que os fluxos de objetos e sujeitos estão cada vez menos sincronizados com as fronteiras nacionais. Segundo os mesmos diferentes organizações funcionam de acordo com diferentes tempos que vão do tempo instantâneo do computador ao tempo glacial das mudanças ambientais sobre as quais os indivíduos são incentivados a refletir, analisando o impacto das suas ações sobre as gerações futuras e sobre as outras espécies (Lash e Urry, 1994:10).

Milton Santos (2006) refere-se, por seu lado, à criatividade do “Homem lento” como a solução para as cidades, na medida em que este tem, para Santos, a capacidade de reestruturar as formas familiares de pensar o tempo e o espaço, criando novas racionalidades. O autor refere:

Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos "lentos" e não dos que detém a velocidade elogiada por um Virílio em delírio, na esteira de um Valéry sonhador. Quem, na cidade, tem mobilidade - e pode percorrê-la e esquadrihá-la - acaba por ver pouco, da cidade e do mundo. Sua comunhão com as imagens, frequentemente prefabricadas, é a sua perdição. Seu conforto, que não desejam perder, vem, exatamente, do convívio com essas imagens. Os homens "lentos", para quem tais imagens são miragens, não podem, por muito tempo, estar em fase com esse imaginário perverso e ir descobrindo as fabulações.

É assim que eles escapam ao totalitarismo da racionalidade, aventura vedada aos ricos e às classes médias. Desse modo, acusados por uma literatura sociológica repetitiva, de orientação ao presente e de incapacidade de prospectiva, são os pobres que, na cidade, mais fixamente olham para o futuro

(Milton Santos, 2006: 220-21).

Baudrillard (1989: 65), por sua vez, afirma que em Los Angeles só os imigrantes do terceiro mundo têm direito a andar, sendo que este é de certo modo um apanágio seu, já que os restantes habitantes se optarem pela deslocação pedonal são considerados uma ameaça à ordem pública. Andar a pé deixa de estar ao alcance de todos e é o “homem lento” que de certa forma detém este “privilégio” como alerta Milton Santos.

Remetendo ao estudo dos ritmos proposto por Lefebvre (2004a; 2004b), pode-se descobrir no fragmento anterior uma tensão entre o tempo exterior, quantitativo e imposto e o tempo endógeno. Isto é, entre a homogeneidade do “homem rápido” que vive sob a égide da velocidade num mundo padronizado segundo modelos de vida uniformizados (Machado Pais, 2010) e a diversidade introduzida pelo “homem lento”, que faz da criatividade, aliada à necessidade um modo de vida. De ressaltar que é o “homem lento”, residente nas periferias da periferia que é verdadeiramente móvel, estando habituado a vencer quotidianamente barreiras que seriam intransponíveis para o “homem rápido”.

Nota-se, deste modo, uma tensão entre dois modos de habitar o espaço marcados por temporalidades espaciais distintas, cujo resultado nem sempre se traduz na polirritmia, podendo antes dar lugar a fenómenos de disritmia.

Conclusão

A velocidade, associada à mobilidade, é parte integrante das sociedades contemporâneas e do cotidiano dos atores sociais. No entanto, a noção de velocidade integra diversas noções contraditórias. Se por um lado, é exaltada como símbolo de progresso e liberdade, por outro, é associada a determinados fenômenos não sustentáveis.

A importância atribuída à velocidade está ligada às representações vigentes acerca do espaço e do tempo que dominam a sociedade. No que se refere ao tempo, em particular, este tem vindo a ser socialmente construído segundo uma ótica quantitativa que se sobrepôs, nas sociedades Ocidentais, à sua perspectiva qualitativa. O tempo é valorizado como um bem escasso, pelo que deve ser utilizado racionalmente de um modo conveniente.

As alterações na conceção do tempo andam associadas, não só às modificações tecnológicas, nomeadamente na área dos transportes e das comunicações mas, também, nos estilos de vida e na própria estrutura da cidade. O número cada vez maior de solicitações a que os indivíduos estão obrigados faz da velocidade um instrumento essencial na cidade das escolhas em que a vida já não está confinada ao espaço do bairro de residência. A vida desenvolve-se em múltiplos pontos, estando sujeita à rigidez de horários que não se coadunam com atrasos.

A chamada cultura de três minutos (Urry, 2000; 2007) está presente em diversos campos da nossa existência. São múltiplos os compromissos que cada indivíduo tem de responder diariamente. Estes vão desde o domínio familiar, ao profissional, ao das relações sociais, ao recreativo, entre outros.

Os meios de deslocação suaves, sendo aparentemente mais lentos que os motorizados, sobretudo que o automóvel, não se adequam do ponto de vista utilitário à cultura dominante. São deste modo, relegados para o campo da saúde, do desporto, do recreio, do lazer e do turismo, sendo-lhes reservados locais específicos, constituindo, deste modo, um aparte na vida quotidiana dominada pela tirania da escassez do tempo. Sendo avaliados segundo os cânones da aparente rapidez proporcionada pelo automóvel, são desvalorizados no campo utilitário.

Deste modo, não se pode considerar que hoje os meios de deslocação suaves associados ainda sobretudo ao recreio e ao lazer, subvertam as regras vigentes, tendo uma

função diferente, o que não significa menos importante, daquela que o automóvel tem no cotidiano dos indivíduos e das suas famílias.

II PARTE
REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS
ACERCA DAS MOBILIDADES SUAVES
EM ESPAÇO URBANO

4. PRÁTICAS DE DESLOCAÇÃO URBANA EM PORTUGAL

Na Europa, os processos de urbanização intensificaram-se após a Segunda Guerra Mundial, de tal modo que no último século, este Continente, até à data predominantemente rural, converteu-se em maioritariamente urbano. Segundo dados das Nações Unidas (*apud* UE, 2011:15), a população urbana cresceu 90% na Europa entre 1950 e 2009. Estima-se que 75% da população europeia viva em áreas urbanas (CE/AEA, 2006). Se por um lado, se prevê que haja um decréscimo populacional na Europa a partir de 2025, espera-se, por outro lado, que a população urbana europeia entre 2009 e 2050 continue a aumentar, obedecendo à tendência mundial (*ibidem*).⁷⁸

Por outro lado, a expansão urbana, fenómeno típico dos EUA que se traduz na expansão desordenada do território, aliada ao desenvolvimento de áreas de baixa densidade fortemente dependentes do transporte motorizado individual, tem vindo a impor-se na Europa, apresentando, contudo, diferenças de país para país e de região para região. As áreas em que a expansão urbana é mais evidente estão situadas em regiões ou países com grandes densidades populacionais e elevados níveis económicos, tal como a Bélgica, a Holanda, a Alemanha Ocidental, o Norte da Itália, a região de Paris, bem como em Países ou regiões com crescimento económico rápido, tal como a Irlanda, Portugal e a Alemanha Oriental (*ibidem*).

Portugal é um dos países da UE que tem registado um desenvolvimento urbano mais rápido, associado à expansão urbana que se faz sentir sobretudo nas duas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, na zona costeira entre Lisboa e Setúbal, na área entre o Porto e Viana do Castelo e na faixa costeira do Algarve, o que se relaciona com o processo de litoralização do país (*ibidem*).

⁷⁸ Segundo dados das Nações Unidas (2008a; b), perspectiva-se que a população urbana passe dos 3.3 biliões em 2007, para os 6.4 biliões em 2050

O fenómeno de urbanização integra diversos fatores que extrapolam a evolução populacional urbana e o aumento do número de cidades. Nas últimas décadas a transformação das cidades tem andado associada à sua expansão e, concomitante, decréscimo das densidades, à integração espacial e funcional de aglomerações urbanas vizinhas e à urbanização progressiva de áreas urbanas tipicamente rurais, elementos que em conjunto concorrem para a complexificação dos processos de urbanização (Van den Berg *et al.*, 1982:5).

Relativamente às cidades europeias, apesar de a população ter aumentado apenas cerca de 33%, estas, registaram uma expansão em média de 78%, o que resultou na diminuição das densidades e no aumento do espaço consumido por pessoa que duplicou nos últimos 50 anos (CE/AEA, 2006).

A cidade Europeia abandonou o modelo monocêntrico e denso, passando a privilegiar um modelo assente nas deslocações motorizadas. Até ao final do século XIX, o centro da urbe assumia um papel fundamental para a vida das cidades e a deslocação pedonal era o principal meio de locomoção. Entre os anos 20 e os anos 60 do século XX, o processo de suburbanização é acompanhado pelo desenvolvimento dos transportes coletivos cujos trajetos ligam o centro da cidade à periferia, o que permite que este mantenha a sua importância. A partir daqui a periurbanização intensificou-se, associada ao crescimento extensivo das cidades que começam a registar baixas densidades e um crescimento descontínuo assente nos meios de deslocação privados facilitadores da deslocação pendular. O aumento e melhoria das infraestruturas de acessibilidade acompanham este desenvolvimento (Marques, 2005:204).

A urbe antiga já não é mais do que uma pequena parte da cidade estendida e fragmentada e a deslocação pedonal em muitas localidades deixou de ser o modo através do qual a cidade é vivida (Domingues; 2006:16-79).

Face às alterações que têm ocorrido em Portugal nas últimas décadas, pretende-se caracterizar neste capítulo de um modo sucinto o desenvolvimento urbano português, associando-o às alterações ocorridas nas práticas de mobilidade. Será feita também referência às modificações demográficas que surgiram nas últimas décadas, nomeadamente no que concerne ao envelhecimento da população, já que estas têm implicações diretas nas práticas de mobilidade.

Será também considerada a evolução dos acidentes rodoviários, nomeadamente os que envolvem peões e ciclistas, bem como os níveis de atividade física e de obesidade da população portuguesa. Finalmente, será feita uma síntese das políticas europeias e nacionais associadas à temática.

4.1 Evolução da População Urbana em Portugal

A expansão urbana portuguesa quando comparada com outros países europeus é um fenómeno novo (Teresa Salgueiro, 1992). Até 1950, a população rural apresentava um crescimento superior à população urbana. Esta tendência inverte-se a partir de 1950, verificando-se uma diminuição da população nas zonas rurais e um incremento da população nas zonas urbanas. Segundo dados das Nações Unidas (ONU, 2011), a população urbana portuguesa tem aumentado progressivamente desde 1950, esperando-se que esta tendência se mantenha até 2050 (gráfico 3, anexo IX).

Estima-se, de acordo com os resultados do Inquérito às Despesas das Famílias (IDEF) 2010/2011 (INE, 2012c), que, dos cerca de 4 milhões de agregados familiares residentes em Portugal, 70% residam em áreas predominantemente urbanas⁷⁹, 16,7% em áreas medianamente urbanas e 13,5% em áreas predominantemente rurais, valores praticamente idênticos aos encontrados em 2005 (71% em áreas predominantemente urbanas e 29% em áreas medianamente urbanas ou predominantemente rurais) (INE; 2008).

Segundo o documento *Cidades de Amanhã – Desafios, Visões e Perspectivas*, publicado pela Comissão Europeia em 2011, 56% da população urbana europeia, vive em cidades e vilas de pequena e média dimensão, cuja população residente está entre os 5.000 e os 100.000 habitantes. As cidades portuguesas encontram-se entre estas, sendo poucas as cidades com mais de 100.000 habitantes em Portugal (ver gráfico 4, anexo IX).

Entre 1940 e 2011, os concelhos com mais de 100.000 habitantes passaram de três, para vinte e quatro, representando 7,8 % do total (ver quadro 3, anexo IX).

Da análise do quadro 4.1, constata-se que a maioria dos concelhos com mais de 100.000 habitantes fazem parte das áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa, o que se pode associar ao fenómeno de metropolização que se começa a desenvolver no decorrer da

⁷⁹ Conforme 8.^a (2008) deliberação da Secção Permanente de Coordenação Estatística publicada no Diário da República, 2.^a série, n.º 188, de 28 de Setembro de 2009.

década de 1960, época marcada por uma forte mobilidade geográfica da população. Verifica-se também que, com exceção do concelho de Lisboa, nenhum outro atinge os 500.000 habitantes em 2011, facto que leva Teresa Salgueiro (2001) a indicar a fraca dimensão dos centros urbanos como uma particularidade da rede urbana em Portugal que alia à macrocefalia bicéfala que caracteriza o sistema urbano nacional.

QUADRO 4.1
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CONCELHOS COM MAIS DE 100.000 HABITANTES POR ANO EM PORTUGAL

1940	1960	1971	1981	2001	2011
Lisboa 694.389	Coimbra, 106.404	Almada 107.575	Almada 147.690	Almada 160.825	Almada 174 030
Porto 258.548	Guimarães 116.272	Coimbra 110.160	Amadora 163.878	Amadora 175.872	Amadora 175 136
V N Gaia 119.697	Lisboa 802.230	Gondomar 105.075	Barcelos 103.773	Barcelos 122096	Barcelos 120 391
	Loures 102.124	Guimarães 121.145	Braga 125.472	Braga, 164.192	Braga 181 494
	Porto 303.424	Lisboa 760.150	Cascais 141.498	Cascais 170.683	Cascais 206 479
	V. N. Gaia 157.357	Loures 166.550	Coimbra 138.930	Coimbra 148.443	Coimbra 143 396
		Matosinhos 109.225	Funchal 112.746	Funchal 103.961	Funchal 111.892
		Oeiras 180.215	Gondomar 130.751	Guimarães 159.576	Guimarães 158 124
		Porto 301.655	Guimarães 146.959	Gondomar 164.096	Gondomar 168 027
		Sintra 124.400	Lisboa 119.847	Leiria 119.847	Leiria 126 897
		V. N. Gaia 180.875	Loures 276.467	Lisboa 564.657	Lisboa 547 733
			Matosinhos 136.498	Loures 199.059	Loures 205 054
			Oeiras 149.328	Maia, 120.111	Maia 135 306
			Porto 327.368	Matosinhos 167.026	Matosinhos 175 478
			Sta. Mª da Feira 109.531	Odivelas 133.847	Odivelas 144 549
			Sintra 226.428	Oeiras 162.128	Oeiras 172 120
			V N.de Famalicão 106.508	Porto 263.131	Porto 237 591
			V N. de Gaia 226.331	Sta. Mª Feira 135.964	Sta. Mª Feira 139 312
				Setúbal 113.934	Setúbal 121 185
				Seixal 150.271	Seixal 158 269
				Sintra 363749	Sintra 377 835
				V Franca de Xira 122.908	V Franca de Xira 136 886
				V N. de Famalicão 133 832	V N. de Famalicão 133 832
				V Nova de Gaia 302 295	V Nova de Gaia 302 295

Fonte: INE (2012b), *Recenseamento geral da população (1940 a 2011)*.

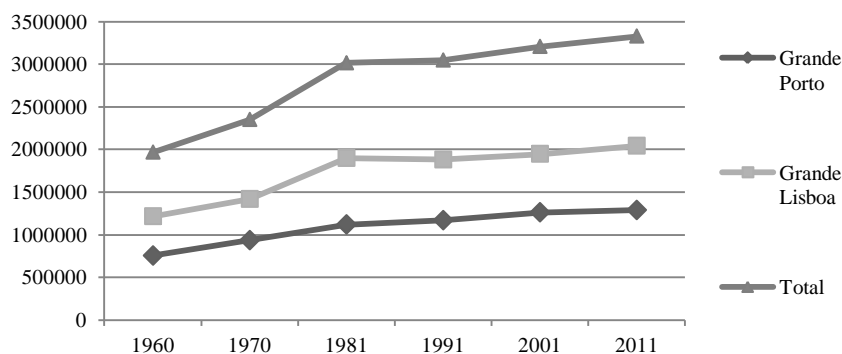
A percentagem de população a residir no Grande Porto e na Grande Lisboa em relação à população a residir no Continente, tem vindo progressivamente a aumentar desde 1940, altura em que se situava nos 22 %. A partir de 1981 (32,3%) estabilizou, sendo que em 2011, 33,1 % da população do Continente residia no Grande Porto e na Grande Lisboa.

A análise da relação da população a residir em Lisboa e no Porto relativamente ao total da população a residir no Grande Porto e na Grande Lisboa, permite verificar que, quanto ao Porto, a população residente nesta cidade, em 1940, correspondia a 39,3% do total da população a residir no Grande Porto. Entre esta data e 1960, deu-se o acréscimo desta percentagem que, em 1960, se localizava nos 40,3%. Após esta década assiste-se ao

decréscimo deste valor, de tal modo que em 1970, se situava nos 32,3%; em 1991 nos 25,9% e em 2011 nos 18,5%.

No que diz respeito à Capital, em 1940, a população residente em Lisboa correspondia a 76,8% do total dos indivíduos residentes na Grande Lisboa, valor que decresce desde essa altura, sendo que em 1960 estava nos 66%, em 1981 nos 42,6%; em 2001 nos 35,3% e em 2011 nos 26,8% (ver gráfico 5, anexo IX).

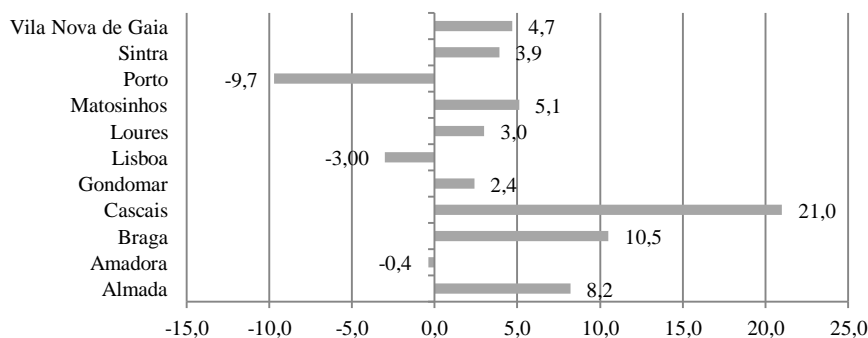
GRÁFICO 4.1
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO RESIDENTE NO GRANDE PORTO E NA GRANDE LISBOA



Fonte: INE, *Recenseamento Geral da População* (1960 a 2011) (Cálculos próprios).

Se se considerar os concelhos integrados nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, verifica-se que a quase totalidade, com exceção das cidades de Lisboa e do Porto, têm vindo a crescer desde 1940 (Gráficos 6 e 7, anexo IX).

GRÁFICO 4.2
VARIAÇÃO (EM PORCENTAGEM) DA POPULAÇÃO RESIDENTES NOS 11 MUNICÍPIOS COM MAIS POPULAÇÃO, 2001 -2011



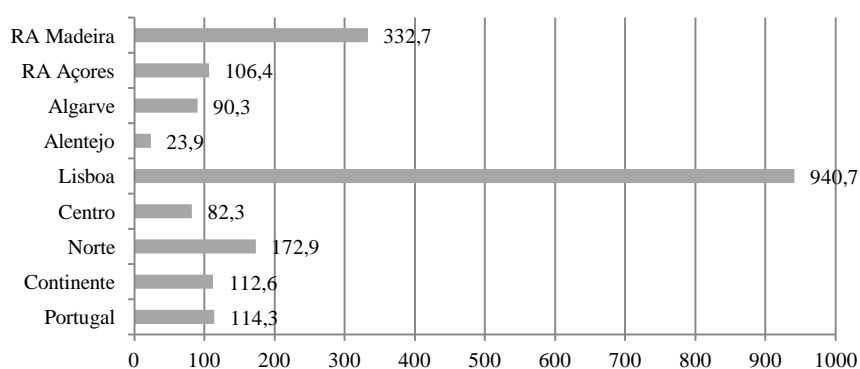
Fonte: INE, *Recenseamento geral da população, 2001 e 2011*.

A partir da análise do gráfico 4.2 observa-se que, com exceção de Braga, os municípios com mais população se situam nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

A partir de 1980 (quadro 4, anexo IX), verificam-se discrepâncias no crescimento populacional a nível do território nacional, destacando-se, por um lado, a região do Algarve com o maior acréscimo populacional, seguida de Lisboa e da Região Autónoma da Madeira e, por outro, a região do Alentejo com o maior declínio populacional.

Segundo os resultados dos Censos 2011 (INE, 2012a), o padrão de litoralização que já se fazia sentir na década anterior reforçou-se, bem como a concentração da população nas áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Notou-se, ainda, um acréscimo dos municípios que registaram saldos de crescimento negativos neste período de tempo (198 em 2011 contra 171 em 2001).

GRÁFICO 4.3
DENSIDADE POPULACIONAL, 2011



Fonte: INE, (2012b) *Anuário Estatístico 2011*.

A partir da leitura do gráfico anterior, verifica-se que a região de Lisboa regista o maior número de habitantes por quilómetro quadrado, seguindo-se a região Autónoma da Madeira. As menores densidades observam-se na região do Alentejo e na região Centro, o que se coaduna com os dados analisados acerca da evolução da população portuguesa.

A partir da análise dos dados dos quadros anteriores, conclui-se que, além de se ter verificado um incremento populacional nas áreas metropolitanas, as cidades de média dimensão também registaram um acréscimo populacional.

O fluxo migratório que na década de 1970 conduziu um grande número de indivíduos para as áreas metropolitanas, que continuam atualmente a funcionar como polos de atração, foi seguido, nas décadas seguintes, por uma deslocação em direção às cidades

de média dimensão do litoral e do interior do país, o que resultou na alteração da sua composição demográfica e da sua estrutura (Portas, 2006:363).

O crescimento das cidades de média dimensão é acompanhado pela expansão dos perímetros urbanos o que, por sua vez, está associada a processos de suburbanização e periferização ligados à dispersão de funções (PNPOT). Segundo Sá Marques (2005:200), embora seja difícil articular as dinâmicas urbanas e económicas, é possível afirmar que a suburbanização residencial é normalmente acompanhada de realocação económica, o que tem implicações no sistema urbano nacional e nos padrões de mobilidade da população.

O processo de especialização funcional do espaço urbano que acompanhou o crescimento da urbanização registado na Europa pós-guerra e que surge em Portugal após a década de 1960, teve e tem implicações no modo de deslocação das pessoas e bens (Nunes da Silva, 2004:159).

A dispersão da procura de transportes obriga à criação de modos de deslocação cada vez mais flexíveis que respondam às necessidades da população. O transporte coletivo de passageiros encontra-se, deste modo, em desvantagem em relação ao transporte privado, já que este, ao contrário do anterior, sendo mais elástico consegue chegar a todo o lado através de percursos mais curtos e diretos, segundo as necessidades da população (André, 2006:64).

Babo (2006), chama a atenção para as consequências que a falta de uma política de solos teve na definição dos limites da cidade. Na sua ausência, a iniciativa privada tem centrado a sua estratégia construtiva na disponibilidade de terrenos baratos, o que resulta, frequentemente, na falta de acessibilidade, má orografia, escassez de infraestruturas, entre outros. Por outro lado, a iniciativa pública tem concentrado os seus esforços na área da habitação social e de custos controlados, descurando a promoção de habitação para a classe média na proximidade dos centros das cidades. Finalmente, Babo chama ainda a atenção para a desarticulação entre os diferentes níveis de poderes públicos o que está patente, segundo o autor, no facto de muitas infraestruturas e equipamentos terem sido construídos em troca da disponibilização de terrenos por parte das autarquias, sem que a sua localização tenha sido tida em conta, o que acarreta custos para as próprias autarquias.

Escolas, hospitais, universidades, estações de camionagem são construídas fora do âmbito de deslocação pedonal e mesmo dos transportes públicos, impondo restrições à

acessibilidade das populações. Esta cidade tem no automóvel o seu maior aliado, embora o incremento da sua utilização implique cada vez mais o aumento do congestionamento das cidades e a falta de espaços de estacionamento, com sérias consequências para o transporte público e para a deslocação pedonal.

4.2 Caracterização Demográfica da População Portuguesa

As alterações urbanas têm sido acompanhadas por modificações na estrutura demográfica da população portuguesa que importa examinar.

QUADRO 4.2
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO POR ESCALÃO ETÁRIO EM PORTUGAL
(EM PERCENTAGEM)

	0-14	15-24	25-64	65 e +
1981	25,5	16,6	46,5	11,4
1991	20,0	16,3	50,1	13,6
2001	16,0	14,3	53,4	16,4
2011	14,9	10,8	55,1	19,1

Fonte: INE, *Recenseamento geral da população 1981, 1991, 2001 e 2011*.

A partir da análise da população por escalão etário constata-se que, enquanto a população pertencente aos escalões etários dos 0 aos 14 anos e dos 15 aos 24 anos tem vindo a diminuir, a população inserida no escalão etário dos 25 aos 64 anos e dos 65 e mais anos, tem vindo a aumentar desde a década de 1980, de tal modo que em 2011, a percentagem de população com mais de 65 anos ultrapassa a dos indivíduos inseridos no escalão etário dos 0 aos 14 anos.

QUADRO 4.3
EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO COM 65 E MAIS ANOS (EM PERCENTAGEM)

	65-69	70-74	75-79	80-84	85 e +
1981	36,3	29,5	19,3	9,8	5,1
1991	35,0	25,7	20,2	12,3	6,8
2001	31,8	26,8	20,6	11,9	8,9
2011	27,4	24,6	21,4	14,8	11,7

Fonte: INE, *Recenseamento geral da população 1981, 1991, 2001 e 2011*.

No que se refere à população com mais de 65 anos, verifica-se que enquanto o grupo etário dos 65 a 69 anos e dos 70 aos 74 anos tem vindo a perder peso, os escalões

etários superiores, têm vindo a adquirir uma expressão maior, reforçando-se a importância dos grandes idosos no total da população.

O índice de longevidade reflete esta realidade, de tal modo que, se em 1981 se registavam 34,2 pessoas com 75 e mais anos por 100 pessoas com 65 e mais anos, em 1991, este valor sobe para os 39,3; em 2001 para os 41,4 situando-se atualmente nos 47,9.

O índice de envelhecimento, indicador que nos permite estabelecer uma relação entre a população com 65 e mais anos e a população dos 0 aos 14 anos, confirma este fenómeno, tendo passado de 44,7 em 1981, para 68,0 em 1991, 102,5 em 2001 e 128,2 em 2011.

Em 2001, havia 85 municípios com um índice de envelhecimento menor ou igual a 100, em 2011 este número ficou pelos 45. De salientar que o envelhecimento populacional já não está confinado às regiões do interior, afetando o país como um todo (INE, 2012b). No entanto, os maiores índices de envelhecimento situam-se no Alentejo, Centro e Algarve, regiões onde se verificam valores superiores à média nacional. Os Açores e a Madeira registam os valores mais baixos (gráfico 8, em anexo).

4.3 População com Dificuldades de Mobilidade

A compreensão dos processos de deslocação tem necessariamente de incluir a análise da prevalência de dificuldades entre a população, já que as práticas de mobilidade e as escolhas feitas neste campo estão fortemente dependentes das dificuldades percebidas pelos indivíduos no seu dia-a-dia, que podem limitar as opções ao seu alcance.

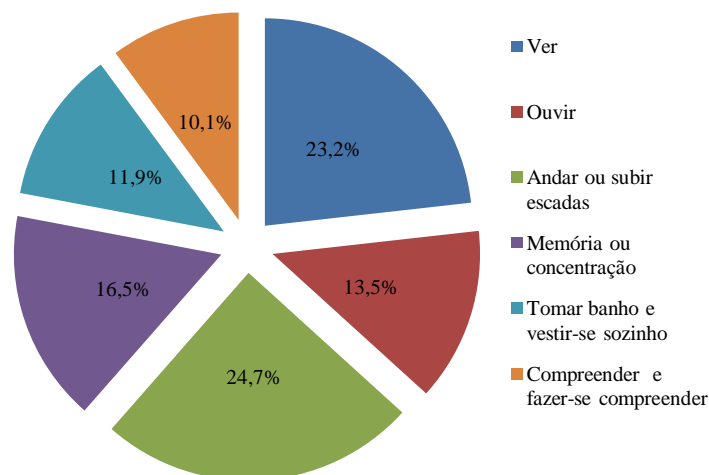
Segundo os Censos de 2011, 17,8 % da população com 5 e mais anos, afirma apresentar algum tipo de dificuldade em uma ou mais do que uma das seis tarefas apuradas pelos Censos: ver, ouvir, andar ou subir escadas, memória ou concentração, tomar banho ou vestir-se sozinho, compreender ou fazer-se compreender.⁸⁰

Este valor ascende aos 49,1% no que diz respeito à população com 65 e mais anos.

De salientar, que a taxa de incidência é superior para os indivíduos do sexo feminino quer quando se considera o total da população quer quando se examina apenas o escalão etário dos 65 e mais anos.

⁸⁰ Esta temática foi abordada pela primeira vez nas operações censitárias de 2011, tendo sido substituída a avaliação baseada no diagnóstico de deficiências por uma autoavaliação feita pelos indivíduos. Para que se considere a existência de uma dificuldade, esta deve estar presente pelo menos há 6 meses (INE, 2012).

GRÁFICO 4.4
POPULAÇÃO COM 5 E + ANOS SEGUNDO O TIPO DE DIFICULDADE QUE APRESENTA NA REALIZAÇÃO DAS TAREFAS DIÁRIAS, 2011 (EM PERCENTAGEM)



Fonte: INE (2012a), *Recenseamento Geral da População 2011*.

Em termos percentuais, têm maior incidência as dificuldades de locomoção (24,7%), de visão (23,2%) e de memória e concentração (16,5%) o que nos remete para as questões da deslocação. Quanto à população com 65 e mais anos, são as dificuldades de andar e subir escadas que predominam (26,9%), seguindo-se as dificuldades de visão (19,5%) e de audição (14,6%).

Se se considerar a população com mais de 65 anos por grupos quinquenais, verifica-se que a dificuldade de “andar ou subir degraus” é a principal dificuldade apresentada por todos os grupos, seguindo-se as dificuldades de visão (INE, 2012a).

QUADRO 4.4
POPULAÇÃO COM 65 E + ANOS POR GRUPOS QUINQUENAIS, SEGUNDO O TIPO DE DIFICULDADE QUE APRESENTA NA REALIZAÇÃO DAS TAREFAS DIÁRIAS, EM PERCENTAGEM, 2011

Grupo etário	Total	Ver	Ouvir	Andar ou subir escadas	Memória ou concentração	Tomar banho ou vestir-se sozinho	Compreender os outros e fazer-se compreender
Total	2606037	19,5	14,6	26,9	15,1	14,0	9,8
65-69	342405	25,2	13,9	29,2	15,3	8,8	7,7
70-74	455745	18,2	14,1	29,4	15,1	10,8	8,3
75-79	577450	19,6	14,3	28,2	15,3	13,2	9,4
80 ou +	1230437	16,9	15,2	24,7	14,9	17,1	11,2

Fonte: INE (2012a), *Recenseamento Geral da População 2011*.

Este indicador, tendo sido criado apenas no último recenseamento à população, não permite estabelecer relações com os dados dos Censos anteriores. No entanto, se se observar os resultados dos Censos 2001 relativamente à população portadora de deficiência, verifica-se que dos 636.059 indivíduos referenciados como tal, 25,7% apresentavam dificuldades de visão, seguindo-se com 24,6%, os indivíduos com problemas de locomoção.

Segundo os dados dos Censos 2001, a taxa de incidência da deficiência aumenta com a idade, de tal modo que no grupo etário com menos de 16 anos esta, era cerca de um terço mais baixa que o valor registado ao nível nacional (6,1%), enquanto no grupo dos idosos a taxa era de 12,5%. Entre a população mais idosa a deficiência motora assumia os valores mais elevados.

4.4 Principal Meio de Deslocação Utilizado nos Movimentos Pendulares⁸¹

Importa agora examinar as práticas de deslocação da população portuguesa à luz das modificações ocorridas na organização urbana e na estrutura demográfica, analisadas nos pontos anteriores.

Tal como já foi referido, a expansão das cidades tem sido acompanhada pelo acréscimo da utilização do automóvel, que se tem vindo a impor sobre os outros meios de deslocação, nomeadamente sobre os meios de deslocação não motorizados, tal como se pode constatar a partir da análise do quadro 4.5.

QUADRO 4.5
MEIO DE TRANSPORTE PRINCIPAL UTILIZADO NOS MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE 1991 E 2011 (EM PORCENTAGEM)

	A pé			Automóvel ligeiro como condutor			Automóvel ligeiro como passageiro			Motociclo ou bicicleta		
	HM	H	M	HM	H	M	HM	H	M	HM	H	M
1991	51,8	43,9	63,1	18,4	23,3	11,3	7,2	4,7	10,8	9,0	12,6	3,7
2001	25,1	21,6	29,1	34,9	42,0	26,6	10,8	8,3	13,7	3,2	4,6	1,6
2011	16,4	14,2	18,8	43,7	48,8	38,4	17,9	16,3	19,6	1,7	2,7	0,7

Fonte: INE, *Recenseamento geral da população* 1991, 2001, 2011.

⁸¹ O conceito “movimentos pendulares” é utilizado para designar as deslocações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo.

Enquanto a deslocação pedonal passou de 51,8% em 1991, para 25,1 % em 2001 e para 16,4% em 2011, o automóvel ligeiro como condutor que, em 1991, perfazia apenas 18,4% do total das deslocações pendulares, em 2001, já representava 34,9% do total e em 2011 ascendeu aos 48,9%. O automóvel como passageiro também sofreu um aumento entre 1991 e 2011, passando dos 7,2% para os 17,9% em 2011. Verifica-se, deste modo, que, enquanto a deslocação pedonal tem vindo a perder importância, o automóvel, tem vindo a impor-se, assumindo-se como o principal meio de deslocação, papel que era ocupado pela deslocação pedonal em 1991.

A bicicleta e o motociclo têm vindo a perder importância desde 1991, de tal modo que em 2011 representavam apenas 1,7% das deslocações pendulares. Para a AICEP Portugal Global (2011), no entanto, a bicicleta como meio de transporte constitui um nicho de mercado em ascensão em Portugal. Segundo a mesma, a bicicleta em meio urbano tem vindo a aumentar de um modo geral, verificando-se, em particular, o crescimento da utilização da bicicleta elétrica, o que vem de encontro aos resultados encontrados a nível da UE. Em 2011, a venda de bicicletas elétricas registou um total de 5.000 vendas em Portugal, o que corresponde a 0,7% do total das vendas da UE.

Portugal, é um dos principais países produtores de bicicletas, encontrando-se em sexto lugar no ranking dos países da UE com uma quota de 7%. No entanto, em relação às vendas ao consumidor o país baixa para o 12º lugar, com 2% do total das vendas (COLIBI / COLIPED (2012)). De acentuar que o número de bicicletas vendidas na UE tem vindo a aumentar desde 2000, com algumas oscilações, tal como se pode ver no gráfico 9 (anexo IX).

Da análise do quadro 4.6 verifica-se que a nível nacional apenas o automóvel e o metropolitano sofreram um acréscimo entre 2001 e 2011.

Relativamente à deslocação automóvel como condutor a região Centro, do Algarve e do Alentejo estão acima da média nacional. Lisboa, é a região que apresenta uma menor diferença percentual entre 2001 e 2011 nesta categoria. O recurso ao automóvel como passageiro está acima da média em todas as regiões com exceção de Lisboa.

De realçar que os transportes coletivos (autocarro) estão acima da média na região da Madeira e de Lisboa. A região Norte encontra-se dentro da média nacional.

A deslocação pedonal embora tenha registado uma diminuição significativa em todas as regiões entre 2001 e 2011, está acima da média nacional em 2011 na região do

Algarve, Alentejo, Açores e Norte. A região que apresenta valores mais baixos em relação à deslocação pedonal é a Região Centro. As maiores descidas ocorreram nas regiões da Madeira, Açores e Norte. A região de Lisboa foi a que apresentou uma menor variação percentual.

Quanto ao motociclo e bicicleta a região Centro, do Algarve e do Alentejo estão acima da média registada a nível nacional. No entanto, são estas mesmas regiões que apresentaram as maiores descidas percentuais entre 2001 e 2011. Tendo-se em conta a bicicleta per si, que surge pela primeira vez nos Censos 2011 desagregada dos motociclos, verifica-se que surge acima da média igualmente nestas regiões.

QUADRO 4.6
MEIO DE TRANSPORTE PRINCIPAL UTILIZADO NOS MOVIMENTOS PENDULARES POR REGIÃO, 2001 E 2011

		A pé	A.L.C.C	A.L.C.P	Autocarro	TCE/E	Metro	Comboio	Motociclo ou bic.	Bicicleta
Norte	2001	27,9	32,6	11,6	16,5	6,05	0	1,26	3,41	S/d
	2011	16,9	43,6	18,7	11,8	4,14	1,74	1,29	1,58	0,3
Centro	2001	24,1	40,1	12,1	10,9	5,13	0	1,25	5,53	S/d
	2011	14,2	50,5	18,9	9,0	3,14	0,05	1,07	2,93	1,3
Lisboa	2001	19,8	34,1	8,3	21,3	2,78	2,29	8,78	1,01	S/d
	2011	15,3	38,5	15,5	15,0	1,64	4,12	7,63	0,95	0,2
Alentejo	2001	31,0	36,1	11,1	9,0	7,04	0	0,9	3,71	S/d
	2011	22,1	45,5	18,0	7,2	4,05	0	1,09	1,74	0,8
Algarve	2001	29,1	39,9	11,4	7,8	5,29	0,74		4,96	S/d
	2011	22,1	47,2	18,1	6,3	2,94	0,71		2,36	1,0
RAA	2001	29,4	30,9	13,0	13,1	9,57	Não se aplica		2,21	S/d
	2011	18,1	43,2	20,9	10,1	6,28			1,02	0,2
RAM	2001	25,7	26,5	9,7	26,7	9,7			1,3	S/d
	2011	14,6	38,4	20,5	21,1	4,1			1,2	0,0
Portugal	2001	25,1	34,9	10,8	15,9	5,17	0,63	3,2	3,22	S/d
	2011	16,4	43,7	17,9	11,8	3,22	1,78	2,92	1,71	0,5

Fonte: INE, *Recenseamento geral da população, 2001 e 2011*.

A.L.C.C.- Automóvel Ligeiro como Condutor; A.L.C.P. - Automóvel Ligeiro como Passageiro; TCE/E – Transporte Coletivo de empresa/Escola.

A partir da análise do quadro 4.7 (principal meio de deslocação utilizado nas deslocações casa-trabalho e casa-escola, por sexo, segundo a região, em 2011) afere-se que a deslocação pedonal se encontra privilegiada pelas mulheres em relação aos homens, quer o motivo da deslocação seja o estudo ou o trabalho. As regiões do Alentejo e do Algarve são as que apresentam maiores diferenças percentuais entre as mulheres e os homens.

Quanto aos utilizadores de bicicleta, regista-se uma maior percentagem de homens que de mulheres, independentemente do motivo da deslocação em todas as regiões.

Relativamente ao autocarro, as mulheres aderem mais a este tipo de transporte que os homens. No entanto, considerando-se o motivo da deslocação, verifica-se que as

diferenças mais acentuadas se encontram nas deslocações casa-trabalho, já que quando o motivo é o estudo, as diferenças entre homens e mulheres se atenuam.

Finalmente, quanto ao uso do automóvel enquanto condutor, os homens destacam-se relativamente às mulheres, sobretudo quando o motivo é a deslocação casa-trabalho. No que se refere às deslocações casa-estudo, embora os valores encontrados para os homens e para as mulheres se aproximem, nota-se uma predominância das mulheres que utilizam o automóvel neste tipo de deslocações na Região do Alentejo, do Algarve e dos Açores. Quanto à adoção do automóvel enquanto passageiro, em termos gerais predominam as mulheres que se destacam dos homens quando o motivo da deslocação é o trabalho. Quando o motivo da deslocação é o estudo os valores aproximam-se, embora se note um ligeiro predomínio dos homens na maioria das regiões com exceção da região Centro e da Região Autónoma dos Açores.

QUADRO 4.7
PRINCIPAL MEIO DE DESLOCAÇÃO UTILIZADO NAS DESLOCAÇÕES CASA-TRABALHO E CASA-ESCOLA, POR SEXO, SEGUNDO A REGIÃO,
EM 2011

		População			A pé			Automóvel ligeiro - como condutor			Automóvel ligeiro - como passageiro			Autocarro			Motociclo			Bicicleta		
		Total	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et	T	P.Ep	P.Et
Portugal	HM	5920531	4030448	1890083	16,4	13,5	22,6	43,7	61,5	5,9	17,9	6,9	41,3	11,8	7,7	20,6	1,2	1,6	0,3	0,5	0,7	0,2
Portugal	H	3024525	2071424	953101	14,2	10,1	23,0	48,8	68,6	5,9	16,3	4,6	41,5	9,4	4,5	20,0	1,9	2,6	0,4	0,8	0,9	0,3
Portugal	M	2896006	1959024	936982	18,8	17,2	22,1	38,4	53,9	5,9	19,6	9,2	41,2	14,3	11,0	21,2	0,4	0,6	0,1	0,3	0,4	0,1
Norte	HM	2051031	1367562	683469	16,9	15,1	20,6	43,5	62,2	6,3	18,7	8,1	39,9	11,8	6,3	23,0	1,3	1,9	0,2	0,3	0,4	0,1
Norte	H	1060462	717496	342966	14,2	11,0	21,0	48,9	69,3	6,3	16,7	5,5	40,2	9,5	3,4	22,3	2,1	3,0	0,2	0,5	0,6	0,1
Norte	M	990569	650066	340503	19,8	19,6	20,2	37,8	54,2	6,4	20,8	11,0	39,5	14,3	9,4	23,7	0,5	0,7	0,1	0,1	0,1	0,0
Centro	HM	1246318	857582	388736	14,2	12,7	17,4	50,5	70,4	6,5	18,9	6,7	45,8	9,0	3,2	21,8	1,7	2,3	0,3	1,3	1,5	0,8
Centro	H	642987	446575	196412	11,8	9,3	17,6	54,2	75,2	6,6	17,0	4,4	45,7	7,6	1,6	21,2	2,4	3,2	0,5	1,5	1,8	1,0
Centro	M	603331	411007	192324	16,6	16,4	17,1	46,5	65,3	6,4	21,0	9,3	46,0	10,4	4,9	22,3	0,9	1,2	0,2	1,0	1,2	0,6
Lisboa	HM	1673592	1156137	517455	15,3	10,1	27,0	38,5	53,5	5,1	15,5	4,8	39,3	15,0	14,0	17,4	0,7	1,0	0,2	0,2	0,3	0,1
Lisboa	H	828384	566095	262289	13,9	7,6	27,5	44,6	62,8	5,3	14,7	3,1	39,6	11,6	9,3	16,8	1,3	1,8	0,4	0,4	0,5	0,1
Lisboa	M	845208	590042	255166	16,7	12,5	26,5	32,6	44,6	4,9	16,3	6,5	39,1	18,4	18,5	18,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Alentejo	HM	394235	275060	119175	22,1	19,6	28,0	45,5	62,8	5,6	18,0	7,5	42,1	7,2	2,7	17,7	0,9	1,2	0,2	0,8	1,0	0,3
Alentejo	H	205484	145389	60095	18,2	14,0	28,2	50,2	68,8	5,2	16,1	5,3	42,2	6,3	1,7	17,3	1,5	2,0	0,3	1,3	1,6	0,6
Alentejo	M	188751	129671	59080	26,4	25,8	27,8	40,4	56,1	6,0	20,0	10,0	42,0	8,3	3,8	18,1	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,1
Algarve	HM	249912	174162	75750	22,1	19,3	28,8	47,2	64,5	7,4	18,1	6,2	45,4	6,3	3,3	13,1	1,4	1,7	0,5	1,0	1,2	0,5
Algarve	H	127881	89296	38585	18,7	14,2	29,2	50,8	69,7	7,0	17,1	4,8	45,6	4,8	1,5	12,4	2,0	2,6	0,7	1,7	2,0	0,8
Algarve	M	122031	84866	37165	25,7	24,5	28,4	43,4	59,0	7,8	19,1	7,6	45,2	7,9	5,2	13,8	0,6	0,8	0,3	0,3	0,4	0,1
RAA	HM	149171	97142	52029	18,0	14,4	24,8	43,2	63,0	6,3	20,9	11,3	38,8	10,1	4,5	20,5	0,9	1,1	0,5	0,2	0,2	0,1
RAA	H	80396	54607	25789	16,9	12,7	25,9	47,1	66,6	5,8	17,5	7,6	38,5	7,9	2,2	20,0	1,4	1,7	0,7	0,3	0,4	0,1
RAA	M	68775	42535	26240	19,4	16,7	23,7	38,7	58,4	6,8	24,9	16,0	39,2	12,7	7,6	21,0	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
RAM	HM	156272	102803	53469	14,6	11,9	19,6	38,4	56,2	4,0	20,5	9,4	42,0	21,1	16,7	29,3	1,1	1,6	0,3	0,0	0,1	0,0
RAM	H	78931	51966	26965	13,9	10,5	20,3	43,8	64,4	4,1	18,3	5,9	42,2	15,6	9,1	28,3	1,9	2,7	0,4	0,1	0,1	0,0
RAM	M	77341	50837	26504	15,3	13,4	18,9	32,8	47,8	3,9	22,9	13,0	41,8	26,6	24,6	30,4	0,3	0,4	0,2	0,0	0,0	0,0

Fonte: INE (2012a), *Recenseamento Geral da População, 2011*

T=Total da população empregada e da população estudante; P.Ep.=População empregada; P.Es.=População Estudante

A análise do principal meio de deslocação utilizado nas deslocações pendulares por concelho em 2001 e 2011 (quadro 5, anexo IX), permite concluir que a deslocação pedonal decresceu em todos os concelhos. Os maiores decréscimos verificaram-se nos concelhos de Montalegre, Armamar, Resende, Pampilhosa da Serra, Vinhais, Oleiros, Meda, Mogadouro, Murça e Mondim de Basto. Os concelhos de Oeiras, Amadora, Porto, Sintra, Vila Franca de Xira, Loures, Vila Real de Santo António, Lisboa, São Brás de Alportel e Seixal apresentam, por outro lado, o menor decréscimo. De realçar que a maioria destes concelhos pertence à área metropolitana de Lisboa.

Os dez concelhos em que mais se anda a pé são Corvo (69,9%), Barrancos (52,6%), Mourão (45,2%), Moura (41,2%), Freixo de Espada à Cinta (41,2%), Manteigas (38,9%), Castelo de Vide (38,6%), Alter do Chão (38,5%), Alvito (38,3%) e Vila Real de Santo António (37,5%).

Da análise da deslocação pedonal segundo os motivos em 2011 (quadro 6, anexo IX), conclui-se que é a população estudantil que mais se desloca a pé nestes concelhos com exceção de Castelo de Vide, o que está de acordo com os valores encontrados a nível nacional.

A comparação por género e motivo (quadro 6, anexo IX) revela que as deslocações casa-trabalho registam uma maior percentagem de mulheres que se deslocam a pé. Quando o motivo é a deslocação para o local de estudo os valores aproximam-se para os homens e mulheres em praticamente todos os concelhos, com exceção de Freixo de Espada à Cinta, Castelo de Vide e Alter do Chão nos quais os homens predominam em relação às mulheres.

Tendo em conta que a bicicleta e o motociclo estavam agregados nos Censos 2001, como já foi referido, é difícil perceber a evolução do número de utilizadores de bicicleta per si entre 2001 e 2011. No entanto, agregando-se estes dois meios de deslocação constata-se que se registou uma diminuição da sua utilização entre 2001 e 2011 em praticamente todos os concelhos, com exceção de Cuba, Lisboa, Miranda do Douro, Oeiras, Odivelas, Murtosa, Boticas, Amadora e Porto, que sofreram um ligeiro aumento ou que, registando valores perto do zero, não comportaram qualquer alteração.

Os dez concelhos que sofreram um decréscimo mais acentuado são Alpiarça, Marinha Grande, Oliveira do Bairro, Águeda, Vagos, Paços de Ferreira, Ílhavo, Anadia, Mira e Albergaria-a-Velha, todos eles com tradição na utilização quotidiana da bicicleta

como principal meio de deslocação. O decréscimo da utilização da bicicleta nestes concelhos poderá indicar uma tendência para a alteração dos hábitos de deslocação.

Destacam-se, relativamente à deslocação velocipédica, segundo os dados dos Censos de 2011, os concelhos de: Murtosa, que se afasta do resto do país com 16,9% de deslocações em bicicleta, Ílhavo (9,7%), Estarreja (6,8%), Golegã (6,7%), Mira (5,9%), Vagos (4,7%), Vila Real de Santo António (3,9%), Cantanhede (3,8%), Marinha Grande (3,4%) e Anadia (3,1%).

De sublinhar, segundo dados apresentados em anexo (quadro 7, anexo IX), relativos à evolução do número de bicicletas matriculadas por distrito de 1930 a 1960, que o distrito de Aveiro sempre se sobressaiu no que se refere à utilização da bicicleta.⁸²

Embora a nível nacional os homens se destaquem enquanto utilizadores de bicicleta, quer o motivo seja a deslocação para o trabalho ou para o estudo, no concelho de Murtosa, Ílhavo, Mira, Vagos e Cantanhede os indivíduos do sexo feminino excedem os do sexo masculino, em relação às deslocações casa-trabalho.

Da análise dos dez concelhos em que mais se anda de bicicleta em Portugal, verifica-se que, ao contrário do registado a nível nacional, no que diz respeito a Murtosa, Ílhavo e Estarreja as deslocações para o local de estudo se sobrepõem às deslocações para o trabalho. Murtosa, destaca-se relativamente às deslocações em bicicleta para o local de estudo que perfazem 25,2% do total das deslocações, valor bastante superior ao encontrado para as deslocações para o local de trabalho que totalizam 12,5% do total, o que indicia interesse por parte da população mais jovem relativamente a este meio de transporte.

4.5 Análise das Deslocações Diárias Segundo o Motivo e o(s) Meio(s) de Transporte Utilizado(s)

Os dados estatísticos referentes ao meio de deslocação principal, utilizado pelos indivíduos nas deslocações pendulares, incidem apenas sobre a população com emprego e a estudar. Embora estes dados sejam importantes para caracterizar os movimentos pendulares e a organização do território, não permitem tirar conclusões sobre o meio de deslocação utilizado pelos indivíduos para se deslocar no âmbito de outras atividades

⁸² Apesar da obrigatoriedade de matricular as bicicletas se tenha mantido até 1994, só existem dados relativos ao número de matrículas por ano disponíveis até 1960. Podemos colocar a hipótese que a mesma, face ao desenvolvimento das taxas de motorização que se começam a impor na década de sessenta, comece a ser apreendida como um meio de transporte em desuso, estando mais adequada ao lazer.

diárias que não a deslocação casa-trabalho e casa-escola, tais como ir almoçar, ir às compras ou tratar de assuntos pessoais. O facto de um indivíduo privilegiar um determinado meio de deslocação como forma de se deslocar para o local de trabalho, não significa que durante o dia não utilize outros modos de deslocação. Estes dados também deixam de fora a população desempregada, que trabalha em casa ou que está reformada.

Outra limitação dos dados é o facto de não permitirem saber quantos meios de deslocação são utilizados no percurso.⁸³ Normalmente todas as pessoas são multimodais, mais não seja porque qualquer meio de transporte é sempre complementado antes e depois pela deslocação pedonal.

QUADRO 4.8
MEIO DE DESLOCAÇÃO UTILIZADO SEGUNDO O MOTIVO

Motivos	Modos		
	TI+TO	TP+(TI+TP)	A pé
Global	47,2	28,7	24,1
Ir para o trabalho	52,0	31,3	16,7
Ir para a escola	27,8	28,8	43,4
Acompanhamento de familiares	79,0	10,8	10,2
Visitas a família/amigos e lazer	51,3	25,3	23,4
Compras/serviços de saúde	39,6	32,7	27,7
Em serviço	79,2	18,3	2,4
Ir para o domicílio	44,9	29,6	25,5
Outros	54,0	24,2	22,5

Quadro retirado de DGTT/DTL, 2000, *Mobilidade e Transportes na Área Metropolitana de Lisboa-2000*, Lisboa, DGTT / DTL: Q 1.1.

TI- Transporte Individual; TO- Outros; TP- Transportes Públicos.

O estudo realizado pela Direção Geral de Transportes Terrestres / Delegação de Transportes de Lisboa, intitulado *Mobilidade e Transportes na Área Metropolitana de Lisboa- 2000*, permite confirmar esta afirmação. O estudo, que no capítulo relativo à mobilidade se apoia nos resultados do Inquérito à mobilidade realizado pela DGTT (atual IMTT) em parceria com o INE durante os meses de Fevereiro a Maio de 1998, junto de

⁸³ No questionário do Recenseamento da População 2011 é colocada a seguinte questão com o número 21: “Qual o principal meio de transporte que utiliza na sua deslocação casa-trabalho ou casa-local de estudo”. Segue-se a seguinte questão: “Utiliza mais algum meio de transporte na sua deslocação casa-trabalho ou casa-local de estudo para além do indicado?” A resposta possível é sim ou não, o que não nos permite aprofundar os hábitos intermodais da população.

10.091 agregados familiares (26.654 indivíduos), considera nove motivos de viagem, como se pode ver no quadro 4.8.

Embora estes dados, cruzados com os resultados dos Censos de 2011 para a região de Lisboa permitam inferir algumas mudanças entre os dois períodos, nomeadamente a diminuição das viagens a pé, interessa ressaltar que a escolha dos meios de transporte varia segundo o motivo da viagem.

Os resultados do Inquérito à Mobilidade da População Residente-2000, efetuado pela DGTT e pelo INE nas sub-regiões da área metropolitana do Porto e Entre Douro e Vouga e nas zonas envolventes de Braga⁸⁴ e de Amarante,⁸⁵ entre os meses de Abril a Junho de 2000, junto de 68.679 famílias (213.727 indivíduos), mostra que existem diferenças na utilização dos transportes durante o dia. No período entre as doze e as catorze horas, quando comparado com o período das sete às dez da manhã e das dezassete às vinte horas, verifica-se um aumento da deslocação pedonal que é acompanhada pela diminuição da utilização dos transportes coletivos e do automóvel. Este estudo permite também constatar que existem diferenças nos motivos de viagem entre os dias da semana e o fim-de-semana, tal como seria de esperar, com um reforço das deslocações associadas ao lazer e ao convívio no fim-de-semana (DGTT/INE, 2003).

Deste modo, aquilo que se pode atestar é que quanto às deslocações pendulares tendo como motivos o trabalho e o estudo, os modos de deslocação não motorizados estão a perder terreno em relação ao automóvel. Quanto aos outros motivos não é possível estabelecer a mesma comparação por falta de dados. Por exemplo, quanto às deslocações efetuadas no âmbito do turismo, segundo os resultados do *Inquérito ao grau de satisfação 2011*, realizado pelo Observatório Turismo de Lisboa, verifica-se que a deslocação pedonal continua a ser o principal meio de deslocação utilizado pelos turistas em Lisboa, seguido dos transportes coletivos.

4.6 Deslocações Intermunicipais por Motivo de Trabalho ou Estudo

Segundo os dados dos Censos, a percentagem de população que trabalha ou estuda num município diferente daquele em que reside aumentou entre 1991 e 2001, tendo passado dos 20% para os 27%. No entanto, entre 2001 e 2011, registou-se apenas uma

⁸⁴ Amares, Barcelos, Braga, Esposende, Fafe, Guimarães, Vila Nova de Famalicão, Vila Verde, Vizela, Santo Tirso Trofa

⁸⁵ Amarante, Baião, Felgueiras, Lousada, Marco de Canaveses, Paços de Ferreira, Paredes e Penafiel.

pequena subida, sendo que em 2011, 27,7% da população exercia uma profissão ou estudava num município diferente daquele em que residia.

Dos 308 municípios existentes, 48, isto é, 15,6%, registam uma diferença positiva entre as entradas e as saídas, atuando como polos atractores de emprego ou educação (quadro 8, anexo IX). Destacam-se os municípios de Lisboa (425.747 entradas), do Porto (171.738 entradas) e de Coimbra (47.380 entradas). Quanto à percentagem da população que entra em relação à população residente sobressaem os concelhos de Lisboa, do Porto e de São João da Madeira com respetivamente 77,7%, 72,3% e 59,3%.

Os restantes concelhos (84,4%) registam fluxos negativos. Destes, a diferença entre as saídas e as entradas totaliza mais de 10.000 indivíduos em dezassete concelhos, sendo que a maioria se situa no Grande Porto, Grande Lisboa e Península de Setúbal. Sintra destaca-se com 110.107 saídas, o que perfaz 29,1% da população residente neste concelho. Segue-se Loures com 62.627 saídas e Vila Nova de Gaia com 62.050, o que corresponde respetivamente a 30,5% e 20,5% do total da população residente. Os concelhos que registam maior número de saídas em relação ao total da população são: Santa Cruz com 35,8%, Odivelas com 35,3% e Condeixa-a-Nova com 34,2%.

4.7 Tempo Médio Gasto nas Deslocações Pendulares

QUADRO 4.9
EVOLUÇÃO DA DURAÇÃO MÉDIA DAS DESLOCAÇÕES PENDULARES DIÁRIAS, POR
REGIÃO (EM MINUTOS)

	Portugal	Norte	Centro	Alentejo	Algarve	Lisboa	Madeira	Açores
1991	22,3	20,1	17,3	17,9	15,4	31,6	20,2	16
2001	21,4	19,5	16,8	16,7	14,9	29,8	19,1	14,7
2011	20,0	18,3	17,1	17,2	15,3	26,4	18,1	14,3

Fonte: *Recenseamento geral da População, 2001 e 2011.*

Como se verifica a partir da análise do quadro 4.9, a duração média das deslocações casa-trabalho ou casa-estudo tem vindo a diminuir em todas as regiões desde 1991, com exceção do Algarve que sofreu um ligeiro aumento entre 2001 e 2011. A maior descida situa-se na Região de Lisboa, que passou de 31,6 minutos para 26,4 minutos, encontrando-se acima da média nacional.

Entre 2001 e 2011, as deslocações com duração inferior ou igual a 15 minutos aumentaram. Por outro lado, as que excedem este tempo sofreram um decréscimo (gráfico 10, anexo IX).

Conclui-se daqui que a tendência registada é para a diminuição do tempo gasto em deslocações, o que se poderá associar ao crescimento da utilização do automóvel em detrimento dos outros meios de deslocação.

4.8 Práticas de Deslocação Urbana Observadas na UE

QUADRO 4.10
PRINCIPAL MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO NAS ACTIVIDADES DIÁRIAS NA UE, 2014
(EM PORCENTAGEM)

	Automóvel	Transporte Público Urbanos	A pé	Bicicleta	Motociclo	Comboio
EU 28	54	19	14	8	2	2
Masculino	59	15	11	8	4	2
Feminino	49	22	17	8	1	2
15-24	29	35	15	11	5	4
25-39	62	16	9	7	2	3
40-54	65	14	9	7	2	2
55 +	51	17	20	8	1	1
Zonas rurais	64	10	14	7	1	2
Cidades de pequena e média dimensão	56	13	16	9	2	2
Cidades de grande dimensão	38	37	11	8	3	2

Fonte: Adaptado de CE, *Special Eurobarometer 422a. Quality of Transport*, Dezembro 2014 - QA1.

O estudo realizado pela Comissão Europeia com base em 27.868 entrevistas realizadas face a face, em Outubro de 2014, a indivíduos com mais de 15 anos, residentes nos 28 países membros da UE, dá a conhecer as práticas de deslocação nos Estados membros da UE. Tal como no caso dos Censos, a informação facultada por este estudo, limita-se ao principal meio de deslocação utilizado pelos indivíduos quotidianamente, não permitindo tirar conclusões acerca das escolhas modais dos sujeitos em diferentes situações. Possibilita, no entanto, a compreensão das opções realizadas pela população com mais de 15 anos independentemente da sua condição perante o trabalho, já que inclui, entre outros, os reformados e os desempregados.

Da análise do quadro 4.10, conclui-se que em 2014, o automóvel se sobrepôs aos outros meios de deslocação, registando-se uma maior percentagem de homens que de mulheres a utilizá-lo nas suas deslocações. Em relação ao transporte público, a realidade inverte-se, assinalando-se uma maior percentagem de mulheres que de homens que opta

por este meio de transporte. Quanto às deslocações a pé, verifica-se que existe uma maior percentagem de mulheres a optar por este meio de deslocação, excedendo a média da UE. No que se refere à bicicleta, os valores registados para os indivíduos do sexo feminino são iguais aos registados para os indivíduos do sexo masculino.

Verifica-se a partir da análise por idades, que são os indivíduos entre os 40 e os 54 anos que registam percentagens mais elevadas de utilização do automóvel. O recurso aos transportes públicos está associado aos grupos etários mais novos e mais velhos, sobressaindo os primeiros.

Quanto à deslocação não motorizada, verifica-se uma maior prevalência da deslocação pedonal no grupo etário dos 55 e mais anos, seguindo-se o dos 15-24 anos. A bicicleta, por outro lado, é mais utilizada pelos indivíduos com idades compreendidas entre os 15 e 24 anos, seguindo-se os indivíduos com 55 e mais anos que se aproximam dos restantes escalões etários.

Concluindo, se por um lado o automóvel é utilizado sobretudo por indivíduos do género masculino, pertencentes ao grupo etário dos 25 aos 54 anos, por outro lado, os transportes públicos e os meios de deslocação não motorizados, são o modo de deslocação principal das mulheres, dos indivíduos mais jovens e dos mais velhos.

De realçar, que nas zonas rurais se verifica um claro predomínio da utilização do automóvel, enquanto nas cidades de grande dimensão são os transportes públicos que registam maiores percentagens, o que se pode associar à política de transportes desenvolvida na maioria dos países, com uma maior concentração da oferta de transportes públicos nas zonas urbanas em detrimento das rurais menos densas. A deslocação não motorizada sobressai nas cidades de pequena e média dimensão.

A análise por países para 2014 (quadro 9, anexo IX) do principal meio de transporte utilizado nas atividades diárias realizadas num dia típico, permite constatar que a utilização do automóvel ultrapassa a média da UE em diversos territórios, sobressaindo o Chipre com a maior percentagem (85%). De sublinhar, que são os países que mais recentemente aderiram à UE, com exceção do Chipre e da Eslovénia, que apresentam uma maior percentagem de utilização dos transportes públicos, embora com tendência a diminuir.

A deslocação pedonal, por seu lado, em 2014, predomina na Bulgária, na Espanha, na Roménia e em Portugal. A Holanda ultrapassa todos os países em relação à utilização da bicicleta, seguindo-se a Dinamarca, a Hungria e a Suécia.

Através da comparação dos dados do inquérito realizado pela Comissão Europeia em 2007, junto de 25.767 indivíduos com 15 e mais anos residentes em um dos 27 países da EU, com os resultados do estudo efetuado em 2010, com base em 25.570 inquéritos realizados por telefone a indivíduos com mais de 15 anos, residentes nos 27 países membros da UE, e do realizado em 2014 junto de 27.868 indivíduos com mais de 15 anos, residentes nos 28 países membros da UE, constatam-se algumas mudanças. Sobressai, em termos gerais, o aumento da utilização do automóvel e o declínio dos transportes públicos. Quanto à bicicleta, a sua utilização tem-se mantido estável na maioria dos países, notando-se, contudo, um pequeno incremento da sua utilização em alguns países.

Quanto à deslocação pedonal, observa-se que, após o decréscimo sofrido entre 2007 e 2010, que afetou a maioria dos países, embora com algumas exceções; entre 2010 e 2014, registou-se um aumento da sua importância em diversos países. Portugal destaca-se como um dos países em que a deslocação pedonal é mais utilizada quotidianamente na EU, de tal modo que passou dos 15% em 2007, para os 23% em 2014, valor muito superior à média da UE a 27 (14%). Salienta-se que de entre os países que se destacam no que diz respeito à deslocação pedonal em 2014 (Bulgária, Espanha, Roménia, Portugal), só a Espanha e Portugal é que registaram uma evolução positiva entre 2010 e 2014.

Da comparação com os dados dos Censos de 2011, conclui-se que os valores encontrados nos estudos da Comissão Europeia apresentam algumas discrepâncias em relação aos dados dos Censos. Enquanto os resultados dos Censos apontam para um declínio dos meios de deslocação não motorizados em Portugal, nomeadamente da deslocação pedonal, os dados dos inquéritos apontam para uma evolução positiva, de tal modo que Portugal, no que se refere à deslocação pedonal se destaca dos outros países. Por outro lado, o automóvel, que regista um crescimento bastante acentuado entre os dois momentos censitários, segundo os dados dos inquéritos sofre um declínio.

De realçar que, tal como já foi referido, enquanto os Censos só contemplam a população estudante e a população ativa, os estudos realizados pela Comissão Europeia abarcam toda a população residente com mais de 15 anos, o que significa que, se por um lado, está representada a população inativa, nomeadamente os reformados, por outro lado, uma grande parte da população estudante não está englobada. Isto poderá explicar as diferenças encontradas, principalmente no que se refere à deslocação pedonal, já que é a

população com 55 e mais anos que, quando comparada com os outros grupos etários, mais anda a pé.

QUADRO 4.11
PASSAGEIROS POR KM EM 2011, EM PORCENTAGEM

	Automóveis de Passageiros	Autocarros	Comboios	Metro
Eu-27	82,7	8,8	7,0	1,6
EU15	83	8,4	7,2	1,4
EU-12	80,5	11,2	5,4	2,9
Alemanha	84,7	5,8	8,0	1,6
Áustria	75,3	9,6	11,0	4,1
Bélgica	78,9	13,1	7,2	0,8
Bulgária	77,7	17,5	3,3	1,4
Chipre	81,7	18,3	-	-
Dinamarca	79,3	10,3	10,0	0,4
Eslováquia	76,6	15,6	6,9	0,9
Eslovénia	86,4	11,0	2,6	-
Espanha	79,7	13,3	5,4	1,5
Estónia	81,3	16,2	1,9	0,5
Finlândia	84,6	9,7	5,0	0,7
França	84,0	5,3	9,2	1,6
Grécia	80,5	17,3	0,8	1,4
Holanda	82,7	7,0	9,3	0,9
Hungria	66,1	20,8	9,9	3,2
Irlanda	84,0	12,8	3,0	0,3
Itália	81,2	12,6	5,3	0,9
Letónia	79,9	14,0	5,2	0,9
Lituânia	90,5	8,3	1,2	-
Luxemburgo	83,1	12,5	4,4	-
Malta	82,4	17,6	-	-
Polónia	87,9	5,8	5,1	1,2
Portugal	83,9	10,7	4,2	1,2
Reino Unido	85,4	5,9	7,4	1,4
República Checa	67,7	16,4	6,9	9,0
Roménia	75,8	11,9	5,1	7,1
Suécia	82,9	6,6	8,6	1,8

Fonte: EU (2013) *Transport in Figures- Statistical Pocket Book 2013* - Quadro 2.3.3.

Em 2011, o automóvel é o meio de deslocação que se destaca quanto ao número de passageiros por quilómetro, indicador que nos permite estabelecer a comparação entre países.⁸⁶

A partir da análise do quadro 10 (anexo IX) (veículos ligeiros de passageiros por mil milhões passageiro- km), constata-se que entre a década de 1990 e 2000 a utilização do

⁸⁶ A repartição modal dos passageiros transportados por terra permite estabelecer de um modo mais preciso a relação entre os diversos meios de deslocação, tendo como base a distância percorrida segundo cada meio utilizado. Fórmula: Distribuição modal do transporte de passageiros = (N.º km-passageiro num determinado meio de transporte) / (N.º de km-passageiro do total dos meios de transporte considerados) * 100
A unidade de medida é passageiro-Km, isto é, um passageiro a viajar uma distância de um quilómetro, tendo como base a distância percorrida (INE).

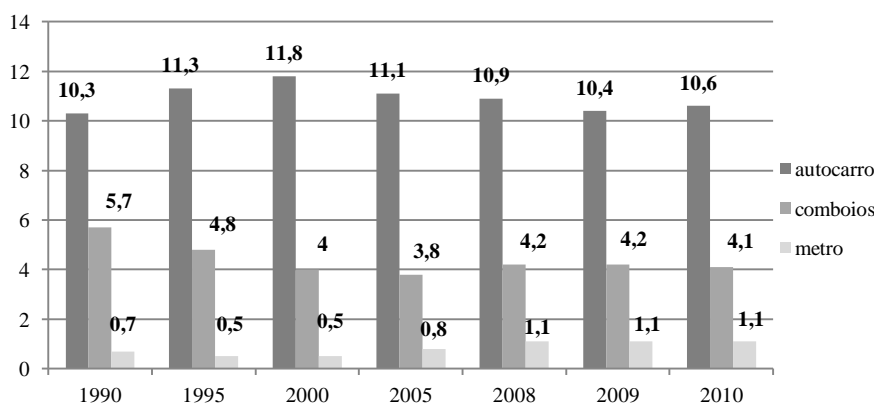
automóvel aumentou em todos os países. No entanto, entre 2009 e 2011, registou-se uma evolução negativa deste indicador na maioria dos países. Portugal, observa a décima maior descida entre 2009 e 2010 (-2,7%), o que se poderá relacionar, talvez, com a crise, com o aumento do desemprego e com a subida de preços nos combustíveis (Gráfico 11, anexo IX). Entre 2010 e 2011, Portugal, embora ainda se situe entre os países cuja utilização do automóvel diminui, registou uma menor diferença percentual (-0,6), enquadrando-se na tendência geral.

Conclui-se, a partir da análise dos dados apresentados no quadro 4.11, que há um desequilíbrio na utilização de cada um dos meios de transporte, notando-se uma clara preferência pelo automóvel, que em diversos países ultrapassa os 80% do total, de tal modo, que os outros meios de deslocação têm uma representatividade diminuta quando comparados com este.

O autocarro é na maioria dos países o meio de transporte mais utilizado a seguir ao automóvel, embora com valores muito mais baixos. Na Alemanha, Áustria, França, Holanda, Reino Unido e Suécia, o comboio sobrepõem-se ao autocarro. O comboio e o metro na maior parte dos países considerados registam percentagens muito baixas.

Portugal em 2011, estava acima da média da UE no que se refere ao número de passageiros em veículo próprio por quilómetro. Quanto ao autocarro apresenta valores superiores à média dos países da UE a 27 e a 15 mas inferiores à UE a 12. No que toca ao comboio e ao metro os valores encontrados ficam abaixo da média da UE.

GRÁFICO 4.5
EVOLUÇÃO DOS PERCURSOS REALIZADOS EM AUTOCARRO, COMBOIO E METRO POR MIL MILHÕES PASSAGEIRO- KM EM PORTUGAL



Fonte. EU, *Transport in Figures- Statistical Pocket Book 2012 e 2013* - Quadro 2.3.5.

Da comparação da evolução ocorrida nos percursos realizados em autocarro, metro e comboio em Portugal (gráfico 4.5) aufere-se que estes têm vindo a diminuir. No caso do autocarro, contudo, entre 2009 e 2010, registou-se um ligeiro aumento. O metro tem-se mantido estável e o comboio sofreu um ligeiro decréscimo.

Se se considerar apenas os transportes urbanos de Lisboa e do Porto (ver quadros 11 e 12, anexo IX), nomeadamente o autocarro, verifica-se que o número de passageiros transportados tem vindo a diminuir, sobretudo a partir de 2010, podendo-se avançar diversas explicações que passam pelo aumento do desemprego e, portanto, pela diminuição de pessoas a circular, pelas dificuldades decorrentes da crise, e/ou pelo aumento nas tarifas dos transportes urbanos da AML e na AMP.⁸⁷

O mapa 1 apresentado em anexo mostra que há uma clara prevalência dos transportes urbanos de passageiros no litoral em Portugal, notando-se uma fraca cobertura no interior do país, geralmente associada a baixas densidades populacionais.

De realçar, no entanto, que tem havido uma evolução positiva em relação à criação de transportes públicos urbanos que se deve particularmente à atuação dos municípios, já que dos 65 serviços existentes em 2010, 37 eram de Concessão municipal, 12 de exploração direta pelo município, 10 de exploração mista/municipal, 4 de concessão do IMTT e 2 de concessão estatal, tal como se pode ver no referido mapa (IMTT, 2011).

Entre 2000 e 2010 foram criados, segundo dados do IMTT (2011) oito novos serviços de transportes urbanos de passageiros, que passaram de 57 para 65.

4.9 Taxa de Motorização

Podem-se dividir os países europeus em três grupos, segundo a sua taxa de motorização.⁸⁸ O primeiro grupo é constituído pelos países com elevadas taxas de crescimento no primeiro terço do século. Entre estes encontram-se a Grã-Bretanha, a França, a Alemanha, a Bélgica, a Suíça, a Suécia, a Noruega e a Dinamarca. O segundo grupo é composto pelos países cuja difusão do automóvel privado começou mais tarde, de tal modo que no final do período inter-guerras ainda não tinham atingido os valores dos países que integram o grupo anterior. Estão neste grupo a Finlândia, a Itália, a Holanda, a Áustria, a Espanha e a Checoslováquia. O terceiro grupo composto por Portugal, Grécia,

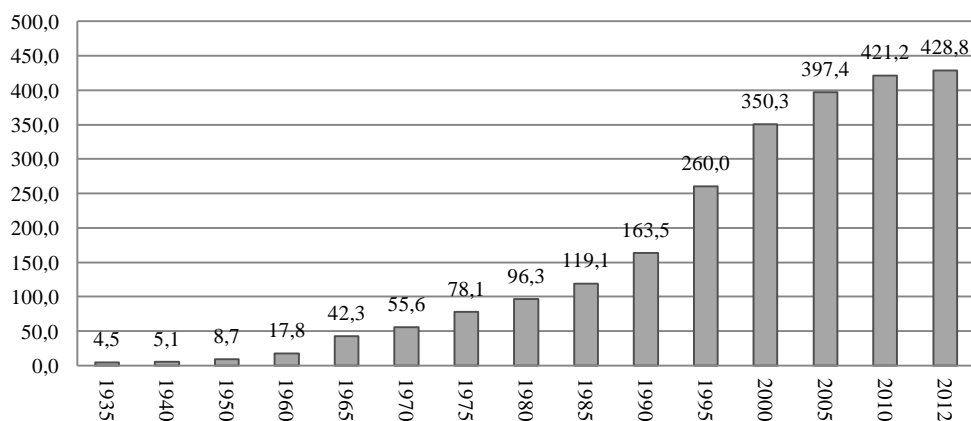
⁸⁷ Despacho normativo n.º 11-A/2011 publicado no Diário da República, 2ª série de 27 de Julho.

⁸⁸ Relação entre o número de veículos e a população total (Veículos/1000 hab.).

Bulgária, Roménia, Hungria, Polónia e Jugoslávia integra os países cuja taxa de motorização só começou a crescer após a Segunda Grande Guerra Mundial (Ambrosius e Hubbard, 1989).

Tal como se pode ver no quadro 13, em anexo (IX), a taxa de motorização em Portugal, quando comparada com os outros países da UE, encontra-se um pouco abaixo da média da UE a 27 e a 15 mas acima da média da UE a 12. De realçar que os países que apresentam uma variação das taxas de motorização entre 1990 e 2011 menores, são aqueles que pertencem ao primeiro grupo identificado por Ambrosius e Hubbard (1989), partindo de valores mais elevados.

GRÁFICO 4.6
EVOLUÇÃO DA TAXA DE MOTORIZAÇÃO EM PORTUGAL



Fonte: INE, *Anuários Estatísticos de 1935 a 2013*; ACAP (2014) *Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2013*, Lisboa, ACAP.

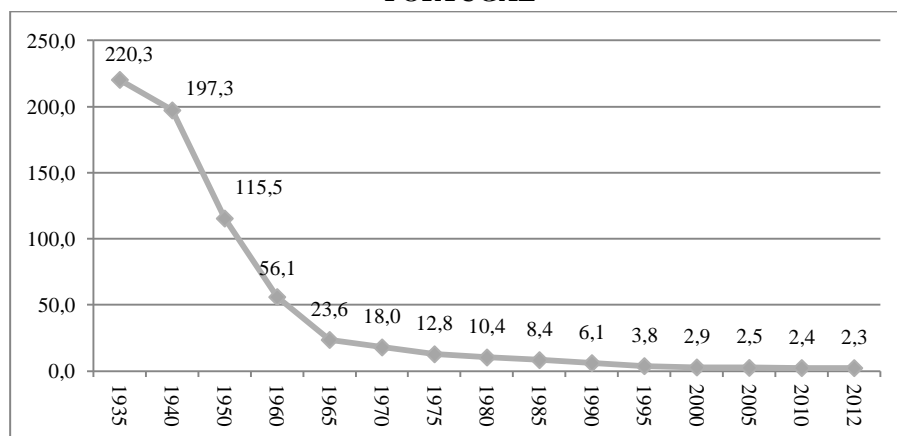
Estão incluídos apenas os veículos ligeiros de passageiros (Cálculos próprios).

A taxa de motorização em Portugal tem vindo a crescer desde a década de 1930. Cruzando com os dados do quadro 13 (anexo IX), em que é estabelecida uma comparação dos países da EU, observa-se que Portugal, partindo de valores mais baixos, encontra-se numa situação semelhante à dos restantes países.

Em Portugal, o crescimento da taxa de motorização acentua-se sobretudo entre as décadas de 1960 e 1970. Após esta data a diferença percentual entre as taxas de motorização sofre uma quebra, mantendo-se dentro de parâmetros idênticos até meados da década de 1980, altura em que volta a crescer atingindo o seu apogeu no início da década de 1990, coincidindo com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia (hoje UE) (ver Gráfico 12, anexo IX). A partir de então o diferencial das taxas de motorização

tem vindo a decrescer, sendo que a variação entre 2005 e 2010 atingiu valores semelhantes aos encontrados para o período entre 1960 e 1965.

GRÁFICO 4.7
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE HABITANTES POR VEÍCULOS DE PASSAGEIROS EM PORTUGAL



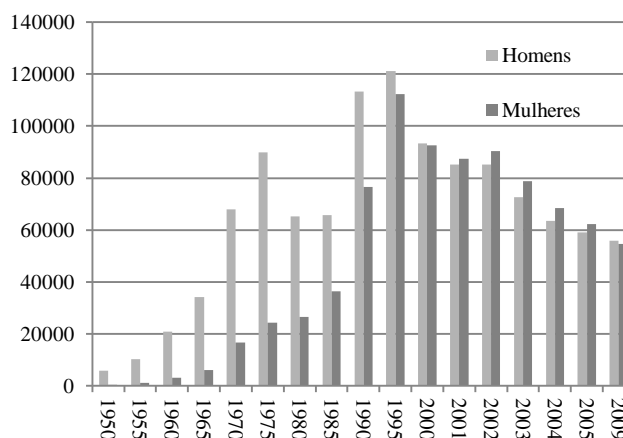
Fonte: INE, *Anuários Estatísticos de 1935 a 2013*; ACAP (2014) *Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2013*, Lisboa, ACAP (Cálculos próprios).

É a partir da década de 1960 que o número de automóveis por habitante começa a diminuir, tendo passado de 56,1 em 1960 para 23,6, em 1965. Em 2012, regista-se um automóvel por 2,3 habitantes. Atendendo-se apenas a população com mais de 18 anos,⁸⁹ este número desce para 1,9. Os distritos com um maior parque automóvel são o distrito de Faro e Leiria que registam o menor número de habitantes por veículo (quadro 14, anexo IX).

Como seria de esperar, a evolução registada nas taxas de motorização coaduna-se com o desenvolvimento observado na emissão de licenças de condução, que nas décadas de 1980 e 1990 aumentou. O ano de 1995 regista o número mais elevado de licenças de condução emitidas, tendo-se verificado um abrandamento a partir dessa data. De salientar que em 2001, o número de cartas de condução atribuídas a mulheres excedeu as conferidas aos homens, o que está de acordo com a tendência que se vinha fazendo sentir desde meados da década de 1990.

⁸⁹ Os cálculos para a população com mais de 18 anos são feitos com base nos resultados do Recenseamento geral 2011.

GRÁFICO 4.8
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE NOVAS LICENÇAS EMITIDAS POR GÉNERO



Fonte: http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/Evolucao_Cartas_Conducao_Genero_1950-2009.pdf.

A comparação da evolução do PIB *per capita* com a evolução da taxa de motorização, permite constatar a relação existente entre o aumento de rendimentos e o crescimento do parque automóvel. Segundo André (2006), de acordo com um estudo realizado, tendo como base os EUA e 17 países da Europa, por cada acréscimo de 40 dólares Norte-Americanos de 1988 no PIB *per capita*, regista-se o aumento de um automóvel por 1000 habitantes (quadro 15, anexo IX).

QUADRO 4.12
EVOLUÇÃO DO PIB PER CAPITA E DA TAXA DE MOTORIZAÇÃO EM PORTUGAL

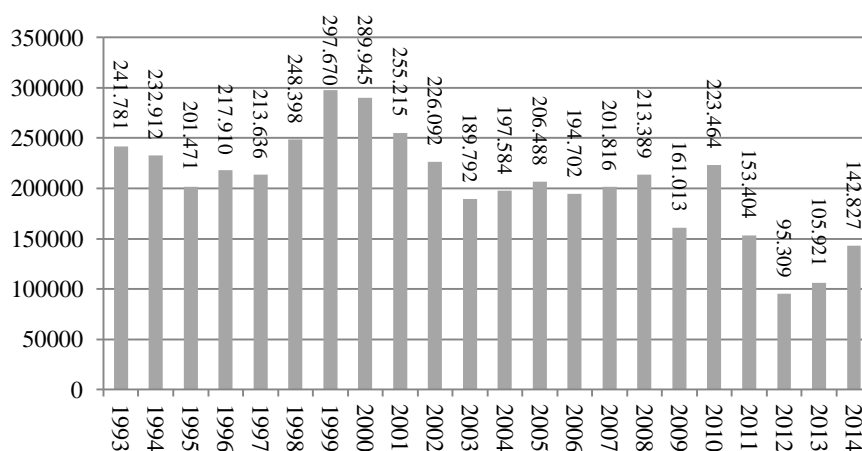
	PIB <i>per capita</i>	Rendimento nacional bruto <i>per capita</i>	Rendimento nacional disponível <i>per capita</i>	Taxa de Motorização
1960	56,2	56,9	57,3	18
1965	84,4	85,6	86,4	42
1970	136,9	138,2	144,6	56
1975	289,1	289,3	303,4	78
1980	845,8	833,7	923,3	96
1985	2.306,0	2.199,7	2.501,7	119
1990	5.645,1	5.658,2	5.943,8	164
1995	8.880,5	8.951,7	9.151,1	260
2000	12.484,7	12.246,9	12.495,8	350
2005	15.105,0	14.872,4	14.937,0	397
2010	17.017,7	16.427,5	16.532,3	421
2012	Pre16.136,1	Pre 15.664,8	Pre 15.818,6	429

Fonte: PORDATA (Base =2011) <http://www.pordata.pt/Portugal/PIB+e+rendimentos+per+capita-534>; INE, *Anuário Estatístico de Portugal – 1960 a 2013*; ACAP (2014) *Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2013*, Lisboa, ACAP (Cálculos próprios).

Portugal segue a mesma tendência dos restantes países observados, verificando-se que o desenvolvimento da taxa de motorização no final da década de 1980 e durante a década de 1990 coincide com o aumento do PIB *per capita* que se faz sentir na mesma época. Tendo em conta que o PIB *per capita* português ainda é inferior ao de diversos países da EU, pode afirmar-se, tendo como base apenas o PIB, que ainda há espaço para o aumento da taxa de motorização.

De realçar, que em 2008 se registou uma quebra nas vendas de veículos que voltaram a subir a nível mundial nos anos seguintes. No que toca à UE a 27 e a 15, a descida manteve-se até 2013 (gráficos 13 e 14, anexo IX). Segundo os dados provisórios relativos a 2014 avançados pela European Automobile Manufacturers Association (ACEA, 2014), verificou-se um aumento do número de automóveis de passageiros registados durante os meses de Janeiro a Novembro na EU na ordem dos 5,7%.

GRÁFICO 4.9
EVOLUÇÃO ANUAL DA VENDA DE LIGEIROS DE PASSAGEIROS EM PORTUGAL



Fonte: <http://www.anecra.pt/gabecono/Pdf/Agraf1993.pdf>.
Inclui os veículos todo o terreno a partir de 1999

Em Portugal, a venda de veículos tem vindo a descer desde 2010, tendo atingido os valores mais baixos em 2012 e 2013, o que se coaduna com os dados apresentados pelo Instituto de Seguros de Portugal (<http://www.isp.pt/NR/exeres/7D383D46-9431-416E-98C7-395B0A9E7080.htm>), segundo os quais 55,3% do parque automóvel segurado em 2012 tinha mais de 10 anos.

De sublinhar, que durante o ano de 2014, Portugal, registou um aumento das vendas que excederam as verificadas nos anos anteriores, sendo que, entre 2013 e 2014 se apurou,

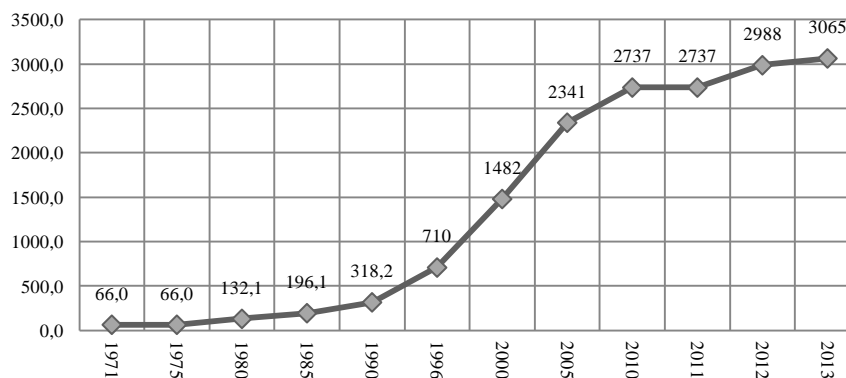
em termos percentuais, uma variação positiva de 34,8% no registo de veículos de passageiros. Portugal é o país da EU, cuja diferença percentual na venda de automóveis de passageiros entre 2013 e 2014 atingiu os valores mais altos, seguindo-se a Irlanda e a Croácia (ACEA, 2014). Estes valores, no entanto, ainda ficam aquém dos registados em 2010, tal como se pode observar no gráfico 4.9

4.10 Autoestradas

O aumento da taxa de motorização tem sido acompanhado pelo acréscimo de infraestruturas viárias, designadamente autoestradas. Da comparação da densidade de autoestradas por cada 1000 Km² de área entre países da EU (quadro 16, anexo IX), constata-se que Portugal é um dos países que apresenta uma maior densidade, com um valor de 30 Km de autoestrada por 1000 Km². Quanto à densidade de autoestradas por cada 100.000 habitantes, Portugal regista um valor de 26 Km por 100.000 habitantes, valor que, tal como o anterior, fica acima da média da UE.

Desde a década de 1970 que o número de quilómetros de autoestrada tem vindo a aumentar. Em 2013 Portugal contava com 3065 Km de autoestrada.

GRÁFICO 4.10
EVOLUÇÃO DA REDE DE AUTOESTRADAS (KM)



Fonte: INE, *Anuários Estatísticos de Portugal (1971 a 2013)*.

4.11 Despesas com Transportes

Da análise das despesas com os transportes (inclui despesas de aquisição e utilização de veículo próprio e serviços de transportes), confere-se a importância que detêm na vida das famílias portuguesas, já que constituem uma parte considerável do total

das mesmas. Este item passou de 15,6% do total das despesas realizadas pelos agregados familiares em 1994/95, para 12,9% em 2005/2006, registando-se uma redução de 2,7 pontos percentuais. Em 2010/2011, atingiram os 14,5%, valor que embora se aproxime do registado em 1994/95, ainda está um pouco abaixo deste.

Em 2010/2011, segundo os dados do Inquérito às despesas das famílias (INE, 2012c), os gastos com os transportes surgem em segundo lugar. As despesas com a habitação ocupam o primeiro lugar, representando 29,2% do total das despesas familiares.

A análise dos dados por região, permite apurar que é a região da Madeira, seguida da região Centro que tem mais gastos com os transportes. Por outro lado, a Região Autónoma dos Açores, seguida pela Região de Lisboa regista os valores mais baixos (quadro 17, anexo IX).

De salientar que, embora a divisão das despesas seja praticamente igual nas áreas urbanas, medianamente urbanas e nas rurais, as despesas com os transportes encontram-se acima da média nacional (14,5) nas áreas medianamente urbanas (15,8%) e nas áreas rurais (15,4%), situando-se abaixo da média nas áreas urbanas (14,1%) (INE, 2012b).

QUADRO 4.13
DESPESAS COM TRANSPORTES SEGUNDO A RUBRICA

	2005/2006	2010/2011	2005/2006	2010/2011
	Valores Absolutos		Percentagens	
Aquisição de veículos pessoais	831	801	36,6	27,1
Despesas com a utilização de veículos pessoais	1207	1889	53,1	63,9
Serviços de transporte	233	267	10,3	9,0
Total	2271	2957	100,0	100,0

Fonte: Fonte: INE (2012c) *Inquérito às Despesas das Famílias 2010/2011*.

Da análise das despesas com transportes por rubrica, para Portugal, conclui-se que entre 2005/2006 e 2010/2011 a aquisição de veículo próprio sofreu uma quebra tanto no que se refere aos valores absolutos como aos percentuais, tendo passado de 36,6% do total das despesas com transportes em 2005/2006 para 27,1% em 2010/2011 o que está de acordo com os resultados das vendas de automóveis.

Por outro lado, verificou-se um acréscimo das despesas com a viatura própria no período temporal que mediou os dois inquéritos quer no que se refere aos valores absolutos quer aos percentuais, passando de 53,1% para 63,9%. A rubrica “Serviços de transporte” embora tenha sofrido um aumento dos valores absolutos, decresceu em termos percentuais

em relação ao total das despesas com transportes em igual período de tempo, constituindo a menor percentagem no total da despesa com transportes (INE, 2008; 2012b).

Da comparação por região das três rubricas consideradas permite-nos afere-se que em relação à aquisição de veículo próprio, o valor mais elevado regista-se na Região do Alentejo seguida pela do Algarve. O valor mais baixo situa-se na Região Autónoma da Madeira, na Região Centro, e na Região de Lisboa.

Quanto às despesas de utilização da viatura, os valores mais elevados situam-se nas Regiões Norte e Centro e os mais baixos nos Açores e Alentejo. Quanto às despesas com serviços de transportes, as regiões cujas famílias têm mais despesas com este item são a da Madeira, a de Lisboa e a do Norte (INE, 2008; 2012b).

4.12 Indicadores de Exercício Físico

A importância do exercício físico tem sido sublinhada por várias entidades, entre elas a OMS (2000, 2003; 2004; 2008) que, ao longo dos anos, tem vindo a chamar a atenção para importância da promoção de modos de vida mais ativos.

Segundo os dados disponibilizados pelo Instituto do Desporto de Portugal (2011), um adulto que dê menos de 5000 passos por dia é colocado na categoria de sedentário, enquanto um adulto que dê mais de 12.500 passos por dia é considerado muito ativo.

QUADRO 4.14
NÍVEL DE ACTIVIDADE FÍSICA DE ACORDO COM O NÚMERO DE PASSOS POR DIA, EM PESSOAS ADULTAS

Passos/Dia	Nível de atividade física
<5000	Adulto Sedentário
5000-7499	Adulto com atividade reduzida
7500-9999	Adulto com alguma atividade
10.000-12.499	Adulto suficientemente ativo
≥ 12.500	Adulto muito ativo

Fonte: Quadro retirado de IDP (2011), *Livro Verde da Actividade Física*:16.

De acordo com a mesma fonte, para as crianças e jovens, a recomendação é de 12.000 passos por dia para as raparigas e de 15.000 para os rapazes.

De acordo com o estudo efetuado pelo Observatório Nacional da Atividade Física (IDP, 2011),⁹⁰ com o objetivo de quantificar os níveis de atividade física da população portuguesa por grupos etários e por regiões, nenhuma região (os Açores e a Madeira não estão incluídos) atinge os valores desejáveis quanto à atividade física total dos jovens, ficando aquém dos 12.000 passos prescritos por dia.

Para os adultos, verifica-se uma situação semelhante, já que nenhuma região alcança os 10.000 passos recomendados. As mulheres, no Centro e no Norte, são as que mais se aproximam deste valor. O mesmo acontece no que se refere à população com mais de 65 anos quando comparada com os restantes grupos etários.

Segundo uma sondagem realizada junto de 27.919 indivíduos com 15 e mais anos, residentes nos 28 países da UE no final de 2013 (CE, 2014), 41% dos indivíduos na UE faz exercício físico uma vez por semana, contra 59% que não fazem ou raramente fazem. Observa-se ainda que os homens fazem mais desporto que as mulheres, o que sobressai sobretudo no escalão etário dos 15-24 anos (74% vs. 55%). Com a idade a prática de exercício físico tende a diminuir, de tal modo que 71% das mulheres e 70% dos homens com 55 e mais anos nunca ou raramente faz desporto. A falta de tempo é a principal razão apresentada pelos indivíduos para não fazerem desporto.

Em Portugal, 64% da população afirma não praticar exercício, valor que, em comparação com os restantes países da EU, é o terceiro mais elevado (Bulgária, 78% e Malta, 75%). Apenas 8% da população diz fazer exercício regularmente. De destacar, que 60% dos indivíduos afirma que não faz outro tipo de atividade como andar de bicicleta, dançar ou jardinar, valor que fica bastante acima da média da UE (30%).

De realçar ainda que 60% dos indivíduos afirmam andar pelo menos 10 minutos, quatro a sete dias por semana, valor semelhante à média dos países da UE; 22% afirmam caminhar pelo menos 10 minutos, 1 a 3 vezes por dia, valor inferior à média da UE (24%) e 17% dizem que nunca o faz, valor superior à média da UE (10%). De registar, que 55% dos sujeitos afirmam que nos dias em que caminham andam 30 minutos ou menos, 30%,

⁹⁰ Foram avaliados 6299 participantes de dezoito distritos de cinco zonas de Portugal Continental. Os resultados são apresentados com base na avaliação de 5231 participantes (3211 jovens, 1244 adultos e 776 idosos) para os quais os registos da atividade física foram considerados válidos. A amostra foi dividida em jovens, adultos e idosos. A atividade física foi avaliada através de acelerometria (ActiGraph, GT1M model, Fort Walton Beach, Florida, EUA), método que permite ultrapassar as limitações do questionário, sobretudo quando o grupo alvo são as crianças e os jovens. Foi solicitado a todos os participantes a utilização de um acelerómetro sobre a anca direita, junto à crista ilíaca durante quatro dias consecutivos, nomeadamente em dois dias de semana e dois dias de fim-de-semana.

marcham entre 31 minutos e 60 minutos; 6% caminham entre 61 e 90 minutos; 3% entre 91 e 120 minutos e os restantes 3% mais de 120 minutos. Enquanto os primeiros ficam acima da média da UE (41%) os restantes, ficam abaixo desta (respetivamente:35%; 11%; 4%; 6%).

Quanto aos motivos apresentados como obstaculizando a prática de exercício físico, destaca-se a falta de tempo, com 33%, seguindo-se a falta de motivação (26%) e os custos elevados (19%), valor que sobressai em relação aos outros países da UE. De destacar, que 62% dos indivíduos afirmam que a área onde vive oferece boas condições para praticar exercício, contra 30% que discorda (CE, 2014).

De realçar, segundo o estudo desenvolvido pelo Observatório Nacional da Atividade Física (2011), que o sistema de transportes, juntamente com outros fatores, poderá ter um papel importante no aumento dos níveis de atividade dos indivíduos. O incentivo à deslocação pedonal ou à utilização da bicicleta em substituição do automóvel poderá, segundo o mesmo, levar à mudança de comportamentos entre os indivíduos já motivados para tal o que poderia constituir uma resposta à falta de tempo, elemento apontado pelos sujeitos entrevistados como uma das principais barreiras. De registar que a percentagem de indivíduos que afirma que é a caminho de casa, da escola ou dos locais de consumo que pratica exercício (25%) diminuiu 11 pontos em relação a 2009, o que talvez se prenda com as práticas de deslocação da população assentes sobretudo no automóvel

Estima-se que em alguns países metade das viagens efetuadas de automóvel possam ser feitas de bicicleta (cerca de 50% são inferiores a 6 km o que equivale aproximadamente a 15 minutos de bicicleta) ou a pé (30% são inferiores a 3km ou que corresponde a 20 minutos a pé a um passo rápido). Esta modificação dos hábitos permitiria o cumprimento das recomendações no que diz respeito aos níveis de atividade física adequados. De realçar que é considerado em diversos estudos que o aumento da deslocação pedonal poderá reduzir em 4,8% os valores da obesidade⁹¹ (IDP, 2011).

Segundos dados da OMS, na Europa, 50% das pessoas são obesas ou têm excesso de peso e uma em três crianças com 11 anos é obesa ou tem excesso de peso (www.euro.who.int/obesity).

Estima-se que na Europa a obesidade e o excesso de peso atinja cerca de 40 a 50 milhões de crianças, valor dez vezes superior ao registado em 1970 (INSA, 2012). Tendo

⁹¹ O Dia Nacional de Luta contra a obesidade foi assinalado pela primeira vez em 2004. A partir daí a data tem sido assinalada no penúltimo Sábado de Maio.

como base esta realidade, a Organização Mundial de Saúde no seguimento da aprovação da Carta Europeia de Luta Contra a Obesidade, a pedido dos países que integram a UE, desenvolveu o projecto *European Childhood Obesity Surveillance Initiative* que constitui o primeiro Sistema Europeu de Vigilância Nutricional Infantil.⁹² Serão feitas medições de dois em dois anos para avaliar a evolução.

No âmbito da primeira ronda (2007/2008)⁹³ foram avaliadas em Portugal 3812 crianças, dos 6 aos 9 anos, do 1º e 2º ano, de 181 escolas.⁹⁴ (Rito, A.; Breda, J, 2010). Na segunda avaliação, que decorreu no ano letivo 2009/2010, participaram 176 escolas, tendo sido avaliadas 4064 crianças, com idades compreendidas entre os 6 e os 8 anos (INSA, 2012).

Segundo os resultados do estudo, em 2008, de acordo com o critério do *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC), a prevalência da obesidade situava-se em 14,6%, tendo-se verificado uma ligeira redução em 2010 (14,3%). Quanto ao excesso de peso, incluindo a obesidade, em 2008, a prevalência era de 32,2% e em 2010, 30,2% (INSA, 2012).

De acordo com os dados apresentados no documento publicado pela OECD em 2010, *Health at a Glance: Europe 2010*, Portugal está entre os países que registam uma maior percentagem de crianças dos 11 aos 15 anos com excesso de peso ou obesidade, compartilhando o segundo lugar com a Grécia. Malta, destaca-se de todos os países com valores muito elevados. Os países que registam valores mais baixos são a Holanda, a Letónia e a Lituânia (gráfico 15, anexo IX).

Quanto aos adultos, tem-se verificado uma tendência para o aumento das taxas de obesidade na maioria dos países. Nos últimos vinte anos as taxas duplicaram, de tal modo que em 2008, 50,1% da população adulta na UE era obesa ou tinha excesso de peso, o que representa elevados riscos para a saúde pública, já que a obesidade anda associada a doenças cardiovasculares e respiratórias, assim como a doenças como a hipertensão, o colesterol, a diabetes, entre outras.

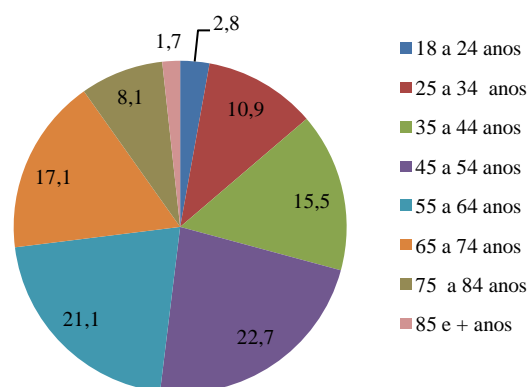
⁹² A nível nacional a iniciativa denomina-se “COSI-Portugal”.

⁹³ No primeiro ano de avaliação (2007/2008) participaram 13 países: Bélgica, Bulgária, Chipre, República Checa, Irlanda, Letónia, Lituânia, Malta, Portugal, Eslovénia e Suécia. Na segunda ronda (2009/2010) participaram mais quatro países: Grécia, Hungria, Macedónia e Espanha.

⁹⁴ As crianças foram avaliadas através de parâmetros antropométricos (peso e estatura), tendo sido aplicados dois inquéritos que englobavam questões relacionadas com a família e com o ambiente escolar.

De realçar que em 2008, Portugal, no que toca à população adulta estava um pouco abaixo da média da UE, destacando-se o Reino Unido com a maior taxa de obesidade (ver gráfico 16, anexo IX). Segundo dados do último *Inquérito Nacional de Saúde* (INE, 2009),⁹⁵ o número de obesos em Portugal tem vindo a aumentar desde 1998/1999, de acordo com a tendência registada na UE (gráfico 17, em anexo IX).

GRÁFICO 4.11
POPULAÇÃO OBESA POR ESCALÃO ETÁRIO EM PERCENTAGEM



Fonte: INE, 2009, *Inquérito Nacional de Saúde*.

A análise por escalão etário, mostra que é a população no grupo dos 45 aos 54 anos que regista as maiores percentagens de obesos, seguida da população do escalão etário dos 55 aos 64 anos e dos 65 aos 74 anos.

Da análise da percentagem da população obesa por género, segundo o escalão etário, observa-se que, com exceção do escalão etário dos 18 aos 24 anos e dos 45 aos 54 anos, todos os outros escalões registam maior percentagem de mulheres obesas do que homens (ver gráfico 18, anexo IX).

4.13 Acidentes Rodoviários

Importa abordar, ainda que sucintamente, as questões associadas aos acidentes rodoviários, já que têm um grande impacto na sociedade, afetando muitas pessoas e famílias.

⁹⁵ Está em curso o desenvolvimento de um novo inquérito nacional à saúde que permitirá atualizar estes dados (INE, 2014b).

Em 2010, morreram a nível mundial cerca de 1.24 milhões de pessoas vítimas de acidentes rodoviários, estimando-se que esta seja a oitava causa de morte a nível global. Esta situação é ainda mais preocupante nos países com rendimentos mais baixos, já que o aumento das taxas de motorização nem sempre é acompanhado por melhorias na circulação.

De salientar, que metade das mortes na estrada estão associadas a peões (22%), ciclistas (5%) e motociclistas (23%). Estes números apresentam variações, já que são os países com rendimentos medianos ou baixos que registam valores mais elevados de acidentes com mortes envolvendo motociclistas, peões ou ciclistas, o que se pode associar ao sistema de mobilidade dominante (OMS, 2013a).

QUADRO 4.15
VARIAÇÃO DO NÚMERO DE MORTES REGISTRADAS EM ACIDENTES DE VIAÇÃO
ENTRE 2001 E 2011, EM PORCENTAGEM

EU-27	-44,3
EU-15	-48,2
EU-12	-33
Letónia	-67,9
Espanha	-62,7
Lituânia	-58,1
Irlanda	-54,9
Luxemburgo	-52,9
França	-51,4
Eslovénia	-49,3
Estónia	-49,2
Dinamarca	-49
Hungria	-48,5
Eslováquia	-47,2
Portugal	-46,6
Itália	-45,6
Reino Unido	-45,5
Áustria	-45,4
Suécia	-45,3
Holanda	-45
Alemanha	-42,5
Bélgica	-42,3
R Checa	-42,1
Grécia	-39,3
Bulgária	-35
Finlândia	-32,6
Chipre	-27,6
Polónia	-24,3
Roméia	-17,6
Malta	31,3

Fonte: EU (2013) *Transport in Figures- Statistical Pocket Book 2013* - Quadro 2.7.1

Os valores encontrados para a UE aproximam-se da média mundial, de tal modo que 20% das mortes na estrada, estão associadas a peões e 7% a ciclistas (OMS, 2013b). A gravidade da situação levou as Nações Unidas em Maio de 2010, através da Resolução

64/255, a decretar 2011-2020 como a *Década de Ação para a Segurança Rodoviária* com o objetivo de salvar 5 milhões de vidas (OMS, 2013b).⁹⁶

Portugal, encontra-se acima da média da UE relativamente ao número de mortes em acidentes de viação por milhão de habitantes (ver quadro 18, em anexo).⁹⁷ De salientar, que Portugal tem vindo, no entanto, a apresentar resultados positivos neste campo, tal como se afere no quadro 19, em anexo (IX). A variação registada para Portugal entre 2001 e 2011, (-46,6), encontra-se, ligeiramente acima da média da UE a 27, (-44,3), mas abaixo da UE a 15, (-48,2).

QUADRO 4.16
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES ENVOLVENDO PEÕES E VELOCÍPEDES

Acidentes envolvendo Peões				Acidentes envolvendo Velocípede*				
Ano	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos leves	Total	Vítimas mortais	Feridos graves	Feridos leves	Total
1995	460	2525	7229	10214	74	346	1245	1665
1996	480	2473	7194	10147	58	298	1228	1584
1997	422	1973	7216	9611	58	294	1262	1614
1998	356	1711	6985	9052	65	260	1345	1670
1999	345	1537	6845	8727	36	217	1460	1713
2000	337	1365	6474	8176	49	166	212	427
2001	296	1098	6589	7983	44	144	1143	1191
2002	297	906	6527	7730	51	140	1178	1369
2003	246	902	6326	7474	55	133	1181	1369
2004	204	766	5849	6819	41	124	1262	1427
2005	188	714	5568	6470	42	137	1290	1469
2006	137	617	5612	6366	35	125	1388	1548
2007	137	619	5570	6326	30	98	1290	1418
2008	136	529	5147	5812	37	105	1233	1375
2009	130	501	5502	6133	25	107	1247	1379
2010	195	428	5341	5964	31	63	1075	1169
2011	117	533	5176	5826	29	96	1360	1485
2012	159	397	4689	5245	32	80	1326	1438
2013	144	431	4924	5499	29	80	1599	1708

Fonte: ANSR, Observatório de Segurança Rodoviária, *Relatório anual de 1999 a 2013*.

*Inclui os condutores e passageiros dos veículos.

⁹⁶ A 6 de Maio comemora-se o “Dia Europeu de Segurança Rodoviária”.

⁹⁷ Em 2003, devido à gravidade da situação é implementado em Portugal o *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária* que tem como objetivo reduzir em 50% até 2010 o número de vítimas mortais e feridos graves. No seu seguimento foi traçada a *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária* para o período de 2008-2015 na qual são criados objetivos mais ambiciosos.

A evolução do número de acidentes está de acordo com a evolução das taxas de motorização, de tal modo que o número de acidentes acentua-se na década de 1990, altura em que também se regista um aumento das taxas de motorização. De realçar, no entanto, que, a partir do início de 2000, o número de acidentes tem vindo a decrescer, diminuindo também o número de mortes, de feridos graves e ligeiros. Apesar das taxas de motorização serem mais elevadas em 2013 que em 1975, o número de acidentes registados, assim como de vítimas mortais, é menor em 2013 que em 1975. Quanto aos peões, embora o número de acidentes envolvendo mortes e feridos registre uma diminuição, ainda é muito elevado.

São os escalões etários mais elevados que registam um maior número de vítimas entre os peões. Dos 97 indivíduos do sexo masculino envolvidos em acidentes com vítimas mortais registados em 2013, 25, têm mais de 75 anos. Quanto aos indivíduos do sexo feminino, dos 47 acidentes registados, 17 envolvem peões com mais de 75 anos, números preocupantes tendo em conta a estrutura etária da população portuguesa.

GRÁFICO 4.12

Peões, vítimas mortais do sexo masculino, segundo o grupo etário, 2013

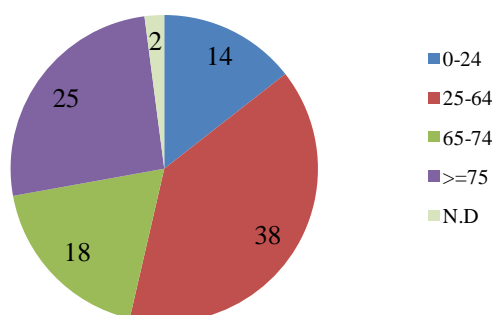
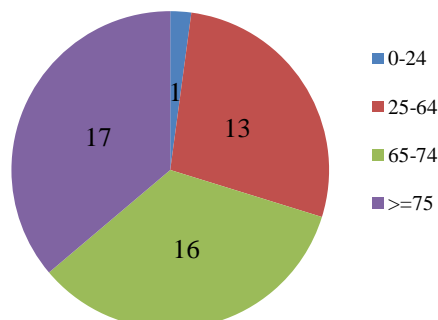


GRÁFICO 4.13

Peões, vítimas mortais do sexo feminino, segundo o grupo etário, 2013



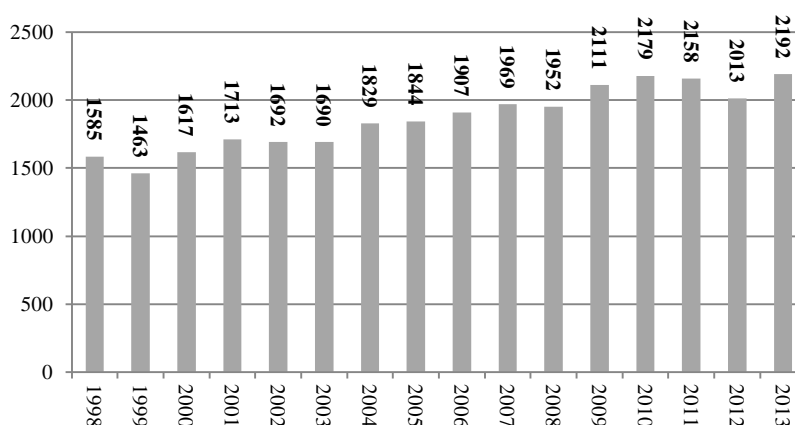
Fonte: ANSR (2014) *Vítimas a 30 dias. Ano 2013*.

Em relação aos ciclistas, embora o número de mortos e feridos graves tenha vindo a diminuir, os feridos ligeiros aumentaram entre 1995 e 2013.

Outro fator a considerar é o local onde ocorreram os acidentes. Da análise do quadro 20, em anexo (IX), realça-se o elevado número de acidentes com vítimas ocorridos dentro das localidades, em especial nos arruamentos, tendo sido contabilizadas em 2013 um total de 7.393 fora das localidades e de 22.788 dentro das localidades.

De salientar, que a maioria dos acidentes com peões se dão dentro das localidades. Dos 5.499 peões vítimas de acidente registados em 2013, 5336 sofreram o acidente dentro de uma localidade. De realçar que 2192 estavam a atravessar uma passagem sinalizada, 71 estavam num ilhéu ou refúgio na via e 420 transitavam pela berma ou passeio (ANSR, 2014).

GRÁFICO 4.14
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PEÕES VÍTIMAS DE ACIDENTE, QUE SE ENCONTRAVAM A ATRAVESSAR UMA PASSAGEM SINALIZADA NA ALTURA DO ACIDENTE



Fonte: ANSR, *Observatório de Segurança Rodoviária, Relatório anual de 1999 a 2013*.

De destacar, que o número de peões vítimas de acidentes em passagens sinalizadas que vinha a aumentar, embora com algumas oscilações, desde 1998, tem decrescido gradualmente desde 2010, observando-se novamente um acréscimo em 2013.

4.14 Políticas Públicas em Prol dos Modos de Deslocação Suaves

As questões associadas à mobilidade urbana sustentável têm vindo a tomar um lugar cada vez mais importante na discussão. De um modo particular, a UE tem vindo a chamar a atenção para as consequências nefastas do aumento do tráfego nas cidades, nomeadamente no que se refere à congestão do trânsito, aos níveis crescentes de poluição atmosférica e sonora, ao número elevado de acidentes rodoviários, à desqualificação e diminuição do espaço público disponível e às consequências sociais daí decorrentes. Como resposta, tem sido salientada a importância da implantação de políticas urbanas de

desenvolvimento sustentável que travem o acréscimo do transporte individual e incentivem a adoção dos modos suaves de deslocação e dos transportes coletivos de passageiros.⁹⁸

Documentos como o *Green Paper on the urban environment* (CCE, 1990) e o *Green Paper on The Impact of Transport on the Environment – a Community Strategy for “Sustainable Mobility”* (CCE, 1992),⁹⁹ expressam estas preocupações, incitando ao desenvolvimento de políticas integradas que contrariem esta tendência.¹⁰⁰

Com estes documentos deram-se os primeiros passos na reflexão sobre a qualidade do ambiente urbano, reconhecendo-se as dificuldades enfrentadas pelos ciclistas urbanos e pelos peões¹⁰¹ face ao aumento do trânsito motorizado e das infraestruturas que lhe estão associadas, apontando-se como necessária a modificação das políticas de planeamento urbano e dos transportes públicos.¹⁰² Foram reconhecidos também os impactos ambientais, económicos e sociais decorrentes dos transportes motorizados.

⁹⁸ No art.º 11 do Tratado sobre o funcionamento da União Europeia lê-se:

As exigências em matéria de protecção do ambiente devem ser integradas na definição e execução das políticas e acções da União, em especial com o objectivo de promover um desenvolvimento sustentável”. No art.º 37 da Carta Europeia dos Direitos Fundamentais lê-se “Todas as políticas da União devem integrar um elevado nível de protecção do ambiente e a melhoria da sua qualidade, e assegurar-los de acordo com o princípio do desenvolvimento sustentável. (EU, 2010).

⁹⁹ Este documento vai para além do impacto que os transportes têm no ambiente do ponto de vista da poluição atmosférica e sonora, adotando uma visão mais ampla que inclui as consequências dos transportes no ar, no solo, na água, na qualidade de vida, no espaço, assim como os resultados da congestão do trânsito e os riscos inerentes ao transporte de produtos perigosos. Deste modo é iniciado, segundo o que se lê no referido documento, um debate público sobre a “mobilidade sustentável” (CCE, 1992).

¹⁰⁰ O primeiro *Action Programme* sobre o ambiente (1973-1976) foi adotado no seguimento da Cimeira de Paris realizada em Outubro de 1972, na qual foi reconhecida a importância de introduzir as questões ambientais no planeamento do desenvolvimento socioeconómico da Comunidade Europeia. No entanto, foi apenas no quarto Programa de Ação para o período de 1987-1992 que foi reconhecida a interação entre o transporte e o ambiente (CCE, 1992:2).

¹⁰¹ Lê-se no *Green Paper on the Urban Environment* (CCE, 1990: 44) “Walkers must be put back into the planning equation – not as an endangered species to be set aside in special pedestrian areas, but as major users of the city’s streets”.

¹⁰² De referir ainda a importância de outros documentos como o Livro Verde *A rede dos cidadãos - Explorar o Potencial do Transporte Público na Europa* (CCE, 1995), o primeiro documento de política geral sobre os transportes públicos publicado pela Comissão Europeia; o Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes - “*A política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*”; a Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu *Manter a Europa em Movimento - Mobilidade Sustentável para o nosso Continente* - revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes (CCE 2006); a Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa a uma estratégia temática sobre ambiente urbano (CCE, 2006) o Livro Branco *Transportes 2050 Roteiro do Espaço Único europeu dos Transportes – Rumo a um Sistema de Transportes Competitivo e Económico em Recursos* (CE, 2011) no qual são inscritas as estratégias para o período 2011-2014, sendo que um dos objetivos centrais traçados passa por substituir gradualmente até 2050 no espaço urbano os veículos motorizados pelos veículos elétricos, pelos de hidrogénio ou híbridos, pelos transportes coletivos e pelos modos de deslocação suaves.

A *Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade* (Carta de Aalborg), aprovada a Maio de 1994,¹⁰³ dois anos depois da Cimeira da Terra ocorrida no Rio em 1992,¹⁰⁴ da qual emanou o documento *Agenda21*,¹⁰⁵ expressa de forma clara as preocupações com a sustentabilidade de um modo geral, incluindo, em particular, as questões associadas à mobilidade urbana. Estas inquietações voltam a ser reiteradas na Conferência ocorrida em 2004, “Inspirando o Futuro - Aalborg + 10”,¹⁰⁶ em que, mais uma vez, é assumido o compromisso com as questões do desenvolvimento sustentável. Entre estas consta, no ponto 6, com o título “Melhor mobilidade, menos tráfego”, o

¹⁰³ Em 1993 foi criado o “Projeto de Cidades Europeias Sustentáveis” (1993-1996), uma iniciativa conjunta do DG XI (Direção Geral do Ambiente) e do grupo de peritos sobre ambiente urbano, criado em 1991 pela EU, na sequência da publicação do Livro Verde do Ambiente Urbano (1990) “para estudar o modo como as futuras estratégias de planeamento urbano poderão integrar objetivos ambientais e aconselhar sobre a forma como a dimensão do ambiente urbano poderá ser mais desenvolvida no âmbito da política ambiental da Comunidade” (CE, 1996:293).

Este projeto culminou na “Campanha das Cidades Sustentáveis” cujos princípios orientadores estão inscritos na Carta de Aalborg. Nesta lê-se no ponto 1.9:

Nós, cidades, esforçar-nos-emos para melhorar a nossa acessibilidade, promover e manter o bem-estar social e os modos de vida urbanos, diminuindo a necessidade de mobilidade. Sabemos que é indispensável para uma cidade sustentável, a redução da mobilidade forçada e o uso desnecessário de veículos motorizados.

Daremos a prioridade aos meios de transporte ecológicos (em particular andar a pé, ciclismo, transportes públicos) e colocaremos no centro dos nossos esforços de planificação a associação dos diferentes meios de transporte. Os veículos privados motorizados deverão ter progressivamente uma função acessória, facilitando o acesso aos serviços públicos e mantendo a atividade económica das áreas urbanas.

¹⁰⁴ De realçar que foi após a Cimeira da Terra no Rio, ocorrida em 1992, que as questões da sustentabilidade ganharam uma nova importância.

¹⁰⁵ Segundo o estudo efetuado pelo Grupo de Estudos Ambientais da Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa (Macedo, Marta et al, 2012), em Portugal, em 2011, registavam-se 167 potenciais processos de Agenda 21 Local. Embora os dois primeiros projetos deste tipo tenham surgido ainda na década de 1990, o primeiro em Alcobaça (1996) e o segundo em Cascais (1997), a maior parte aparece a partir de 2003. É, no entanto, no período entre 2005 e 2007 que a maioria destas iniciativas tem lugar. Atualmente apenas 49 mantêm visibilidade. Destes, as mais antigas são a de Cascais, de Oeiras e da Freguesia de Mindelo. Segundo o referido estudo a maioria destas iniciativas não passou do plano de ação, o que se poderá explicar pelo facto das equipas técnicas externas que prestam apoio ao processo serem contratadas na maioria dos casos apenas por dois anos, isto é, até à fase de elaboração do plano de ação.

¹⁰⁶ O *Plano de Acção de Lisboa* “Da Carta à Acção” (1996), o *Relatório Cidades Europeias Sustentáveis* do grupo de peritos sobre ambiente urbano (CE, 1996), a *Declaração de Hannover* dos Presidentes de Municípios Europeus “Na Viragem para o Século XXI” (2000), a *Declaração de Joanesburgo* (2002), a *Carta de Leipzig sobre as Cidades Europeias Sustentáveis* (2007), constituem outros marcos importantes. Os sucessivos *Relatórios de Avaliação do Estado do Ambiente* publicados pela Agência Europeia do Ambiente (1995, 1998, 2007 e 2011) vêm também alertar para a insustentabilidade do atual sistema de transportes, centrado nos veículos motorizados individuais, chamando a atenção para os seus impactos ambientais negativos.

A *Carta Urbana Europeia II – Manifesto para um novo Urbanismo* publicada em 2007 no seguimento da primeira *Carta Urbana* adotada em 1992 no Congresso das Autoridades Locais e Regionais do Conselho da Europa, vai para além das questões ambientais reconhecendo a necessidade de se encontrar alternativas credíveis ao automóvel na cidade, afirmando os problemas ambientais e sociais decorrentes da excessiva dependência ao automóvel.

reconhecimento da “interdependência entre os transportes, a saúde e o ambiente”.¹⁰⁷ A iniciativa europeia *Pacto dos Autarcas* lançada em 2008 surge também neste âmbito.¹⁰⁸

Mais recentemente, o *Livro Verde – Por uma Nova Cultura da Mobilidade* (CCE, 2007), publicado no seguimento do *Livro Branco dos transportes* (2001) e o *Plano de Acção para a Mobilidade Urbana* (CCE, 2009),¹⁰⁹ adotado pela UE a 30 de Setembro de 2009, dão um importante contributo para esta discussão, chamando a atenção para a necessidade de se desenvolver uma nova cultura de mobilidade menos dependente do transporte individual. Segundo o *Livro Verde* (CCE, 2007:5), isto obriga a “conciliar o desenvolvimento económico das vilas e cidades e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida e com a defesa do ambiente”.¹¹⁰ São identificados cinco desafios: aumento da fluidez das cidades, redução da poluição, desenvolvimento de transportes urbanos inteligentes, promoção de transportes acessíveis e acréscimo da segurança

¹⁰⁷ São propostas as seguintes medidas:

- 6.1 Reduzir a necessidade de utilização do transporte individual motorizado e promover modos de transporte alternativos, viáveis e acessíveis a todos.
- 6.2 Aumentar a parte de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta.
- 6.3 Encorajar a transição para veículos menos poluentes.
- 6.4 Desenvolver um plano de mobilidade urbana integrado e sustentável.
- 6.5 Reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública.

¹⁰⁸ O *Pacto dos Autarcas* é uma iniciativa europeia de combate às alterações climáticas lançada pela UE e pelo Comité das Regiões em 2008, no seguimento da adoção no mesmo ano do Pacote Clima e Energia da EU, no qual os Estados Membros se comprometem a reduzir em pelo menos 20% as emissões de CO₂ nas zonas urbanas. Conta com o apoio de 5066 signatários. De entre estes, 75 são portugueses. Ao assinar o pacto os signatários comprometem-se a apresentar um Plano de Acção para as Energias Sustentáveis.

¹⁰⁹ Deste, constam vinte medidas, cuja implantação visa criar uma mobilidade mais sustentável. As ações desenvolvidas no âmbito do Plano de Acção encontram-se em avaliação. Destaca-se a primeira ação: “Acelerar a adoção de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável.

Neste sentido, em 2013, foi lançado pela CE o Pacote de Mobilidade Urbana para as cidades, do qual consta a criação, em 2014, de uma plataforma europeia de planos de mobilidade urbana sustentável (CE, IP/13/1255, 17/12/2013). A Comissão pretende com o lançamento deste pacote incentivar a partilha de boas práticas, prestar apoio financeiro e investir em estudos nesta área.

São elementos centrais do pacote de mobilidade os seguintes documentos: *Together Towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility* (2013) e o anexo que o compõe - *A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans* (2013); *A Call to Action on Urban Logistics* (2013); *Targeted Action on Urban Road Safety* (2013); *A Call for Smarter Urban Vehicle Access Regulations* (2003) *Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities* (2013).

¹¹⁰ Na sequência da publicação do Livro Verde o IMTT elaborou uma resposta ao mesmo - *Resposta Portuguesa ao Livro Verde – Para uma nova cultura da mobilidade urbana* (2008)- apontando algumas críticas ao mesmo. Não cabe aqui uma reflexão sobre as mesmas. No entanto, é relevante sublinhar a importância conferida pelo IMTT à reflexão acerca das políticas de planeamento urbanístico, que são associadas à atual dependência aos transportes e nas quais se incluem as infraestruturas rodoviárias, à necessidade de se dar uma maior atenção às medidas indutoras da mudança de comportamentos no campo da mobilidade urbana e a importância da complementaridade entre os transportes coletivos e os modos suaves, nomeadamente a deslocação pedonal. O IMTT chama ainda a atenção para a necessidade de se desenvolver uma estratégia de ação que articule as autoridades públicas centrais e locais.

rodoviária. De salientar, que é sublinhada a importância da organização de atividades de sensibilização e de ações de formação que visem a mudança de comportamentos.

De um modo geral, o que está direta ou indiretamente em causa nestes documentos, é o desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana sustentáveis, assentes em abordagens multissetoriais que combinem critérios económicos, sociais e ambientais que reconheçam a importância da mobilidade urbana e da intermodalidade para o bem-estar dos cidadãos. Nota-se que em relação à mobilidade urbana tem havido uma crescente preocupação em articular as questões ambientais, sociais e económicas, assente na criação de parcerias multissetoriais a nível nacional e internacional.¹¹¹

4.14.1 Políticas Nacionais

Em Portugal, têm vindo a ser desenvolvidas diversas ações de âmbito nacional e municipal que procuram responder ao desafio da sustentabilidade.¹¹²

Documentos como a *Estratégia Nacional para o desenvolvimento sustentável*, publicada em 2005 e o *Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território* (PNPOT), aprovado pela Lei Nº 58/2007 de 4 de Setembro, reconhecem a dependência excessiva do país relativamente à rodovia e ao automóvel particular, sublinhando a importância da sua racionalização. O *Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética 2016* (PNAEE), publicado no Diário da República I série, nº 70 de 10 de Abril de 2010 (resolução do Conselho de Ministros 20/2013), também dá o seu contributo neste sentido, ao reconhecer a importância da mobilidade suave e dos transportes coletivos.

As Resoluções da Assembleia da República nº 3/2009¹¹³ e n.º 4/2009,¹¹⁴ publicadas no Diário da República 1.ª série, nº 25, de 5 de Fevereiro de 2009, têm neste contexto

¹¹¹ Este enfoque está bem presente nos objetivos que norteiam a rede “Cities for Mobility”. Esta rede, coordenada pela Cidade de Estugarda, promove a cooperação internacional entre os governos locais companhias de transportes, as empresas, a comunidade científica e a sociedade civil, tendo como finalidade o apoio ao desenvolvimento de transportes mais eficientes e sustentáveis. Entre os seus objetivos encontra-se a facilitação de contactos entre pares e a disseminação de informação sobre a temática. Regista 631 membros de 84 países. Portugal conta com onze membros: Município Almada, Município de Castelo Branco, Município de Guimarães, Município de Vila Nova Poiares, Associação de Desenvolvimento Integrado de Poiares, Associação de Municípios do Vale do Ave (Guimarães), TIS.pt – Consultores em transportes, inovação e Sistemas, SA, OCLAM Lda. (Portela), Innovation Point S.A. (Braga), Câmara Municipal de Évora, Espaço & Desenvolvimento.

¹¹² Segundo a Organização Mundial de Saúde, uma cidade sustentável é uma cidade que promove condições de vida dignas, comportamentos saudáveis, igualdade de oportunidades, ambientes inclusivos e acessíveis a todos os seus habitantes que deverão ter um papel importante no governo da cidade (OMS, 2010).

¹¹³ *Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves.*

especial relevância, na medida em que os meios de deslocação suaves¹¹⁵ são pela primeira vez claramente reconhecidos como um meio de deslocação per si em alternativa ao automóvel, indo além das questões ambientais.

Na sequência da Resolução 3/2009 foi criado um grupo de trabalho¹¹⁶ para elaboração do *Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves* que assenta em dois objetivos estratégicos: Colocar a bicicleta e o “andar a pé” no centro da vida quotidiana dos cidadãos e educar para uma mobilidade sustentável e para os modos suaves. Pretende-se, deste modo, sensibilizar para a adoção de modos de deslocação alternativos ao transporte motorizado individual e para a procura de estratégias que conduzam ao seu acréscimo. Este plano dirige-se a entidades públicas e privadas, associações e cidadãos individuais.

Lê-se no plano publicado em 2012 (quadro síntese, anexo XII), com o título *CiclAndo - Plano de promoção da bicicleta e outros modos suaves (2013-2020)* que este

[...] inscreve-se num novo paradigma de mobilidade que tem em vista combinar o desenvolvimento económico das cidades e vilas e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida, uma prática de vida saudável, a defesa do ambiente e a redução da dependência energética, nos termos expostos pelo Livro Verde da Comissão Europeia “Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana”, e nos termos, oficialmente adotados, mais recentemente, em março de 2011, pela Comissão Europeia, no Livro Branco - Roteiro do espaço único europeu dos transportes - Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos.

(IMTT, 2012a:1)

Mais recentemente, foi criada através do Despacho n.º 12646/2012, publicado no DR II Série, de 27 de Setembro, pelo Secretário de Estado dos Transportes, uma Unidade

¹¹⁴ Recomenda ao Governo a promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana, no âmbito do Decreto -Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, e da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Março.

¹¹⁵ “(...) meios de deslocação e transporte de velocidade reduzida, ocupando pouco espaço e com pouco impacto na via pública e sem emissões de gases para a atmosfera como a simples pedonalidade ou a deslocação com recurso a bicicletas, patins, skates, trotinetas ou quaisquer outros similares, encarados como uma mais-valia económica, social, ambiental e alternativa real ao automóvel” (Resolução Assembleia da Republica 3/2009).

¹¹⁶ O Grupo de Trabalho Interministerial, coordenado pelo IMTT, foi constituído no seguimento da Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009 por Despacho Interministerial n.º 11125/2010, integrando representantes dos Ministérios da Economia e do Emprego, do Ambiente, do Mar, da Agricultura e do Ordenamento do Território, da Educação e Ciência, da Saúde e da Administração Interna, da Associação Nacional de Municípios Portugueses, da Associação Nacional de Freguesias e do Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável.

de Missão para elaboração de uma *Carta da Mobilidade Ligeira*,¹¹⁷ cuja coordenação está a cargo do Presidente do Instituto do Território¹¹⁸. A finalidade desta carta é facilitar o desenvolvimento de uma política integrada de mobilidade que estabeleça uma interligação entre os diversos modos de deslocação. Lê-se no Despacho que esta carta “visa ser adotada como a referência científica, técnica e informativa em todos os capítulos da mobilidade ligeira para Portugal”.

O “Pacote de mobilidade urbana”¹¹⁹ desenvolvido pelo Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT), apresentado em Abril de 2011, constitui outro marco importante, na medida em que se assume como uma ferramenta de apoio às políticas e estratégias de mobilidade dos municípios, dos polos empresariais e das entidades gestoras de equipamentos geradores e atratores de tráfego.¹²⁰

O Pacote de mobilidade vem deste modo propor uma estratégia nacional para a mobilidade sustentável assente em três princípios:

- “Valorizar o cidadão multimodal”,
- “Incentivar a deslocação a pé e em transportes leves”,
- “Tornar mais acessível o transporte público”¹²¹ (IMTT, 2012b).

¹¹⁷ Integram o grupo de Missão o Instituto do Território, a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, o Prof. Doutor Paulo Jorge Gomes Ribeiro, o Dr. João Pedro Cruz da Silva, o IMTT, I. P., a Rede Ferroviária Nacional — REFER, E. P. E.

¹¹⁸ O Instituto do Território-Rede Portuguesa para o Desenvolvimento do Território (IT) é uma Organização não-governamental que congrega Universidades, Polos Tecnológicos e pessoas com reconhecido mérito nesta área, tendo sido fundado em 2012, segundo se lê no sítio da mesma.

¹¹⁹ Integram o pacote de mobilidade os seguintes documentos: *Diretrizes nacionais para a mobilidade; Guião orientador – acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território* (PDM, PU e PP); *Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes; Coleção de brochuras técnicas/temáticas de apoio à elaboração de planos de mobilidade e transportes; Guia para elaboração de planos de empresas e polos* (geradores e atratores de deslocações); *Apoio técnico e financeiro do estado*.

¹²⁰ A falta de enquadramento da mobilidade suave nos instrumentos de Planeamento e Gestão Territorial (PROT, PDM, PU e PP) é reconhecida pelo IMTT como um dos constrangimentos a ultrapassar. (IMTT, 2012a).

¹²¹ São estabelecidas onze linhas de orientação para a mobilidade:

- Definir e garantir níveis adequados de acessibilidade oferecida pelo sistema de transportes a todos os cidadãos
- Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades
- Sustentação Económica como garante da estabilidade da oferta
- Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos pela redução dos impactos negativos (sociais, económicos e ambientais) da mobilidade.
- Criar boas condições para os modos não motorizados, particularmente para o peão
- Promover um uso racional dos modos individuais motorizados
- Assegurar serviços de transportes públicos de boa qualidade e com características técnicas adequadas à procura
- Integração das políticas de usos dos solos e dos transportes
- Promover a integração física, tarifária, lógica e institucional dos diferentes componentes do sistema de mobilidade.

De realçar, o facto de neste âmbito os Planos de Mobilidade e Transportes (PMT), da responsabilidade da administração pública, terem sido tornados obrigatórios, não só para as áreas metropolitanas do Porto e Lisboa, mas também para os concelhos com mais de cinquenta mil habitantes e para todos os restantes concelhos com cidades capitais de distrito. Estes, que podem ser de âmbito regional, municipal, metropolitano ou concelhio, constituem um instrumento importante para a operacionalização das diretrizes nacionais para a mobilidade (IMTT, 2012b).

A adesão de Portugal em 2008 à Plataforma Europeia de Gestão da Mobilidade¹²² (EPOMM), de que a Rede de “Cidades Móveis” - Rede Portuguesa de Gestão da Mobilidade, criada em 2010, participa, constitui outro marco importante no reconhecimento do interesse da promoção das práticas de mobilidade sustentáveis a nível nacional.¹²³

De destacar, ainda o “projeto mobilidade sustentável” que contou com a participação de três Ministérios coordenados pela Agência Portuguesa do Ambiente e pelo Centro de Sistemas Urbanos e Regionais da Universidade Técnica de Lisboa e com o apoio da Associação Nacional dos Municípios Portugueses. No âmbito deste projeto, foram desenvolvidos a nível dos municípios quarenta planos de mobilidade sustentável e um manual de boas práticas¹²⁴. A bicicleta e o caminhar são assumidos nestes planos como

- Melhorar a informação aos cidadãos sobre o sistema de transportes e mobilidade.

- Assegurar a participação pública nos processos de decisão associados à mobilidade (IMTT, 2012b).

¹²² A EPOMM é uma organização internacional constituída por representantes de organismos governamentais de países europeus cujo objetivo se pauta pela gestão da mobilidade através da promoção de transportes sustentáveis, da gestão da utilização do automóvel e da alteração de comportamentos. A gestão da mobilidade assenta em medidas “Soft” que contribuem para o sucesso de medidas “hard”, não necessitando de financiamento tão elevado (EPOMM, 2013).

O IMTT criou em Portugal a Rede de “Cidades Móveis” à qual aderiram os Municípios de Beja, Murto e Vila Real, a Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, o Instituto Politécnico de Leiria, Agência de Energia de Almada e a rede CVINET Portugal-Espanha, a Associação Bandeira Azul da Europa, a Associação de Cidadãos Auto-mobilizados e a Plataforma para a mobilidade ciclável (IMTT, site).

¹²³ Portugal só adotou realmente o conceito de “Gestão da Mobilidade” inserido na Holanda em 1986, após 2008. Para mais detalhes ver EPOMM, 2013.

¹²⁴ Apresentaram-se cento e vinte e quatro candidatos de Norte a Sul do país, incluindo as Regiões Autónomas, tendo sido selecionados 40 Municípios (ver anexo XII - Municípios selecionados no âmbito do Projeto Mobilidade Sustentável). A candidatura ocorreu em 2006. O projeto terminou em 2010, com a edição e divulgação do *Manual de boas práticas para uma mobilidade sustentável*. Para a criação dos referidos planos foi criada uma rede de apoio constituída por quinze Centros /Departamentos Universitários. Podiam candidatar-se ao projeto todos os Municípios Portugueses, com exceção dos Municípios das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, devido à especificidade dos seus problemas. Cada Município produziu um relatório de diagnóstico, um relatório de objetivos e conceito de intervenção e um relatório de propostas respeitante a uma parcela do território anteriormente delineada (site, APA, 2010).

Participaram os municípios de: Alandroal, Amarante, Arcos de Valdevez, Arganil, Aveiro, Barcelos, Beja, Cantanhede, Castelo Branco, Chaves, Fafe, Famalicão, Faro, Figueiró dos Vinhos, Golegã, Grândola, Leiria,

duas formas de transporte que devem ser pensadas em articulação. Este pode considerar-se o aspeto fulcral destes planos que vieram contribuir ainda para disseminar a discussão acerca destas questões, lançando as bases para o desenvolvimento de alterações mais profundas.¹²⁵

Evidencia-se ainda outras iniciativas como o programa Polis – Programa de requalificação urbana e valorização ambiental das cidades,¹²⁶ aprovado em 2000 pelo Ministério do Ambiente e do ordenamento do território. Este programa que teve como inspiração o Projecto Expo 98, veio reforçar a importância da relação entre as questões ambientais e o ordenamento do território, reconhecendo os erros efetuados nas últimas décadas nas cidades portuguesas, fruto de processos acelerados de crescimento das áreas metropolitanas e dos subúrbios, conseqüente degradação dos centros históricos, abandono de frentes ribeirinhas, densificação da malha urbana e concomitante acréscimo do número de automóveis na cidade.

Neste âmbito além de estarem contempladas intervenções nos espaços públicos, nomeadamente a nível das zonas centrais das cidades (por exemplo Viseu, Albufeira, Castelo Branco, Leiria) e das zonas ribeirinhas (por exemplo Coimbra, Costa da Caparica), no que toca às questões da mobilidade urbana estava previsto, segundo a componente 4 (Medidas Complementares para Melhorar as Condições Urbanísticas e Ambientais das Cidades – Linha 1), “Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano”.¹²⁷ Esta medida, assumida como complementar, visava apoiar as iniciativas dos municípios que se propusessem a retirar os automóveis dos centros históricos ou a restringir a sua circulação,

Loulé, Mirandela, Murtosa, Ourém, Ourique, Penela, Pombal, Ponta Delgada, Portimão, Póvoa do Lanhoso, S M Penaguião, Santa Comba Dão, Santarém, Serpa, Silves, Tavira, Vendas Novas, Viana do Castelo, Vila do Bispo.

¹²⁵ Os constrangimentos económicos por que muitos municípios passam, vieram dificultar a implantação de muitas das medidas propostas.

¹²⁶ O Programa Polis foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 26/2000, de 15 de Maio.

¹²⁷ As iniciativas apoiadas pelo programa encontravam-se inscritas em quatro “desígnios estratégicos”: Cidades verdes, cidades digitais, Cidades do Conhecimento e do entretenimento e Cidades Intergeracionais. Por cidades verdes entende-se, segundo o que se pode ler no texto da Resolução:

[...] as cidades que, para além de resolverem os seus problemas de infraestruturização ambiental básica, ousam atribuir ao ambiente um papel essencial no processo de requalificação urbana, nomeadamente através do reordenamento do trânsito e da criação de novas formas de mobilidade, da criação de espaços públicos de qualidade, da valorização de «âncoras» ambientais, como linhas de água ou frentes de mar.

Neste contexto contribuem para a persecução deste desígnio o seguinte conjunto de ações:

- 1.1 – Construção ou valorização de áreas verdes, zonas pedonais ou ciclovias
- 1.2 Requalificação de frentes de rio ou costa ou continuidade de corredores ecológicos
- 1.3 Restrição ao trânsito automóvel e desenvolvimento de mobilidades alternativas
- 1.4 Contribuição para uma gestão ambiental sustentável (Relatório do Grupo de Trabalho do Programa Polis, 2000).

a criar vias pedonais ou ciclovias, a implantar uma rede de transportes não poluentes nas zonas históricas e a melhorar as condições de utilização de transportes coletivos para os centros. (RCM 26/2000 de 15 Maio).

De realçar a importância de outras ações, de que se destaca o “Dia Europeu sem carros” e a “Semana Europeia da Mobilidade”¹²⁸. Esta campanha, organizada pelas redes de cidades Eurocities, Energie-Cities e Climate Alliance (em Portugal está sob a alçada da Agência Portuguesa do Ambiente), com o suporte político e financeiro da UE, assenta na ideia que é preciso alterar os hábitos de mobilidade, incentivando as autarquias a implementar medidas permanentes que contrariem a tendência atual e a sensibilizar os cidadãos para as questões da mobilidade sustentável, levando-os a experimentar novos modos de mobilidade (EU, 2011). Cada ano é dedicado a um determinado tema.¹²⁹

Em Portugal, o número de municípios aderentes aumentou entre 2002 e 2007, ano a partir do qual se tem registado uma diminuição que atingiu o valor mais baixo em 2013 (48). Em 2014, o número de participantes aumentou (73), tendo atingido valores semelhantes aos de 2002 (74). Tal vem ao encontro do verificado na maioria dos restantes países (ver quadro 26 e 27, anexo XII).

¹²⁸ O “dia Europeu sem carros” (DES) celebrado a 22 de Setembro, é uma iniciativa europeia estabelecida em 2000 pela anterior Comissão Europeia do Ambiente, Margot Wallströ. Dois anos mais tarde, foi criada a iniciativa “Semana Europeia da Mobilidade” (SEM) que se realiza todos os anos entre 16 e 22 de Setembro. Consideram-se como participantes todas as localidades que cumpram os três critérios inscritos na Carta: organizar uma semana inteira de atividades, organizar pelo menos um dia sem tráfego que poderá ser em qualquer dia da semana, com exceção das localidades aderentes ao DSC que têm de organizá-lo no dia 22, e implementar uma ou mais medidas permanentes que contribuam para o desenvolvimento da mobilidade sustentável. As localidades que não cumprem os três critérios são consideradas apoiantes. As localidades que cumprem os três critérios são consideradas participantes de ouro e podem concorrer ao prémio da semana europeia da mobilidade, instituído em 2013.

Almada, em 2011 recebeu o prémio da semana europeia da mobilidade relativo às atividades realizadas em 2010, ano subordinado ao tema “Mobilidade mais inteligente, uma vida melhor” (UE, 2011a; 2011b).

¹²⁹

2002 – Transportes públicos, bicicletas e ruas vivam.

2003- Acessibilidades.

2004 – Caminhos seguros para as crianças.

2005 – Ir e vir de outro modo.

2006 – Alterações climáticas.

2007 - Melhores ruas para todos.

2008 – Ar puro para todos.

2009 – Melhoremos o ambiente na cidade.

2010 – Mobilidade mais inteligente, uma vida melhor.

2011 – Mobilidade alternativa.

2012 – No bom caminho.

2013 - Ar limpo está nas tuas mãos.

2014 – As nossas ruas, a nossa escolha (<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=19&subref=138&sub2ref=168&sub3ref=177>).

Tendo em conta o número de participantes por ano, considera-se que a iniciativa tem tido uma adesão relativamente fraca, já que no ano que teve uma maior participação, 2007, o número de municípios que aderiu (83) corresponde apenas a 26,9% do total dos municípios (308). Por outro lado, salienta-se que a campanha ter uma grande visibilidade a nível dos meios de comunicação o que contribui para a discussão e que o número de medidas permanentes implementadas ao longo dos anos ter vindo progressivamente a aumentar (APA, 2011).¹³⁰

As medidas permanentes criadas pelos municípios ao longo dos anos, inscritas no sítio da semana da mobilidade abrangem, sobretudo, a melhoria de infraestruturas para a deslocação pedonal (passeios, passadeiras, semáforos, elevadores, pontes pedonais); medidas de melhoria das acessibilidades (rampas, passeios rebaixados); desenvolvimento de percursos pedestres nas zonas urbanas ou rurais. Incluem também a pedonalização de ruas, localizadas geralmente no centro das cidades; a criação de infraestruturas facilitadoras da deslocação com recurso à bicicleta (ciclovias, serviços de partilha de bicicletas ou estacionamento); as medidas de acalmia e disciplinação do trânsito (ordenamento do estacionamento e das cargas e descargas).

São feitas também referências a medidas facilitadoras da deslocação dos transportes públicos (corredores bus; criação de serviços de transportes públicos, incluindo o desenvolvimento de transportes coletivos flexíveis adequados a diversas necessidades, nomeadamente às pessoas com mobilidade reduzida; melhoria das condições de espera dos passageiros e das informações disponíveis); à aquisição de veículos elétricos e híbridos por parte dos municípios; à criação de espaços verdes e de espaços de lazer (parques urbanos); a ações de sensibilização e a estudos de mobilidade.

Destacam-se as atividades destinadas à melhoria da deslocação pedonal e velocipédica, bem como as relacionadas com os transportes coletivos (www.Mobilityweek.eu)¹³¹ que se coadunam com as ações constantes no *Relatório de Propostas* elaborado pelos municípios que participaram no projeto mobilidade sustentável e com as medidas implementadas pelos municípios que aderiram à iniciativa Civitas.

¹³⁰ Portugal e Espanha são os únicos países que desde a primeira edição determinaram que um dos requisitos para se ser considerado participante na iniciativa era implementar uma ou mais medidas permanentes. De 2002 a 2010 foram desenvolvidas 2036 medidas permanentes (APA, 2011).

¹³¹ De salientar que muitas destas medidas tiveram o apoio do Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013 (QREN), nomeadamente ao nível do Programa Operacional Valorização do território”.

A iniciativa CIVITAS – Cidades, vitalidade, sustentabilidade,¹³² lançada em 2000 pela UE, tem como principal objetivo a promoção e implantação de estratégias que visem o desenvolvimento de transportes urbanos sustentáveis, assentando na partilha de experiências. Em Portugal, aderiram ao programa as cidades do Porto, de Coimbra e do Funchal que participaram na terceira fase (2008-2012), tendo integrado, respetivamente, os consórcios CIVITAS ELAN, CIVITAS MODERN e CIVITAS MIMOSA. O Porto ganhou o prémio CIVITAS em 2012 e o Funchal em 2013.

Importa também realçar a importância do *Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade*, que se encontra em vigor até ao final de 2015,¹³³ aprovado pela resolução do Conselho de Ministros 9/2007 de 17 de Janeiro. Lê-se no seu preâmbulo:

A acessibilidade ao meio físico edificado, aos transportes e às tecnologias da informação e das comunicações, a par da mudança de atitudes da população em geral face às pessoas com deficiência, constitui uma condição indispensável para o exercício dos direitos de cidadania por parte destes cidadãos. A promoção da acessibilidade é uma questão chave para atingir os quatro objectivos da estratégia do Conselho Europeu de Lisboa: aumentar a competitividade, alcançar o pleno emprego, reforçar a coesão social e promover o desenvolvimento sustentado.

O presente Plano que visa, entre outros objetivos, sensibilizar para o facto que as questões da acessibilidade dizem respeito à população como um todo, enquadra-se na *Estratégia Nacional para a Deficiência 2011-2013* (resolução do Conselho de Ministros 97/2010 de 14 de Dezembro e na *Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020 – Compromisso renovado a favor de uma Europa sem barreiras* (CE, 2010).

Em 2008, foi lançada a primeira geração de *Planos de Promoção da Acessibilidade* (2008-2010), financiados pelo QREN. Segue-se uma segunda geração de planos de acessibilidade, desenvolvidos no âmbito do projeto RAMPA (regime de apoio aos municípios para a acessibilidade) financiado pelo QREN - Programa Operacional de Potencial Humano (POPH), tendo sido aprovados cento e sete projetos que se juntam aos

¹³² A iniciativa conta com 4 fases: CIVITAS I (2002-2006), CIVITAS II (2005-2009), CIVITAS PLUS I (2008-2012) e CIVITAS PLUS II (2012-2016). Atualmente participam na rede CIVITAS 218 cidades que assinaram a declaração CIVITAS na qual se comprometem: “a introduzir ambiciosa política de transportes urbanos sustentáveis, integrando medidas inovadoras, tecnologias e infraestruturas”. Encontram-se abertas as candidaturas para a próxima fase do Civitas (Civitas Capital) no âmbito do programa Horizonte 2020 (www.Civitas.eu).

¹³³ O Plano conta com duas fases, a primeira decorreu de 2007 a 2010 e a segunda de 2011 a 2015.

cinquenta e oito anteriormente aprovados, o que perfaz um total de cento e sessenta e cinco Planos Locais e Regionais de acessibilidade. De realçar a sua não obrigatoriedade.

O reconhecimento que a promoção da acessibilidade é um direito do qual dependem outros direitos, nomeadamente o direito à mobilidade, ao emprego, à saúde, à educação, etc. esteve na origem do projeto “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para todos”, criado em 2003, pela Associação Portuguesa de Planeadores do Território, no âmbito do Ano Europeu de Pessoas Portadoras de Deficiência, tendo aderido cerca de 80 municípios que, deste modo, se comprometeram a eliminar as barreiras arquitetónicas. O projeto, com a duração de três anos, tinha como finalidade fazer o diagnóstico e a avaliação das barreiras.

No âmbito do próximo quadro estratégico encontra-se aberto no sítio do Instituto de Cidades e Vilas com mobilidade (Institutomobilidade.org),¹³⁴ fundado em 2006 a partir da experiência da “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para todos”, a candidatura à rede “Cidades e Vilas de Excelência: Uma Rede de trabalho para a Acção”, programa que tem a duração de quatro anos e que conta com a adesão de vinte e um municípios¹³⁵.

De destacar ainda a criação da Figura do Provedor Municipal da deficiência pelos municípios do Porto (o primeiro município a criar esta figura, em 2002), de Viseu, de Santa Maria da Feira, de Marco de Canaveses e da Lousã. Desde 2007 que a área metropolitana do Porto conta com um Provedor da Deficiência.

A adesão dos municípios a redes como a rede das “cidades amigas das crianças”, “rede das cidades amigas dos idosos”,¹³⁶ “rede das cidades saudáveis”,¹³⁷ “rede *slow cities*”,¹³⁸ embora se paute por outros princípios que vão além das questões da mobilidade

¹³⁴ Associação sem fins lucrativos

¹³⁵ Integra quatro temas: Cidade ou vila acessível para Todos, Cidade ou Vila Ciclável e de Mobilidade amigável, Cidade ou vila de regeneração e vitalidade urbana, cidade ou vila turística. Para ser cidade ou vila de excelência o membro deverá optar por pelo menos dois dos quatro temas.

¹³⁶ Conta com a participação de vinte localidades em Portugal: Aveiro, Beja, Braga, Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Faro, Guarda, Leiria, Lisboa, Portalegre, Porto, Santarém, Setúbal, Viana do Castelo, Vila Real, Viseu, Açores, Madeira (cidades.projectotio.net).

¹³⁷ Registam-se vinte e nove localidades a nível nacional: Amadora, Angra do Heroísmo, Barcelos, Barreiro, Bragança, Cabeceiras de Baixo, Figueira da Foz, Golegã, Lagoa, Lisboa, Loures, Lourinhã, Miranda do Corvo, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Ponta Delgada, Portimão, Porto Santo, Ribeira Grande, Seixal, Serpa, Setúbal, Torres Vedras, Vendas Novas, Viana do Castelo, Vila Franca de Xira, Vila Real (<http://redecidadessaudaveis.com/index.php/pt/cidades-saudaveis#c>).

¹³⁸ Conta com seis localidades em Portugal: Lagos, São Brás de Alportel, Silves, Tavira, Viana do Castelo, Vizela (<http://www.cittaslow.org/network/country/28>).

urbana, também tem contribuído, direta ou indiretamente, para o aumento da visibilidade das questões acerca da mobilidade urbana.

Conclusão

As cidades europeias nas últimas décadas têm vindo a expandir-se o que se reflete nos processos de deslocação quotidianos que, tal como já foi referido nos outros capítulos, estão associados a distâncias cada vez maiores. Este é um modelo de cidade que assenta no automóvel.

Em Portugal, este fenómeno, embora relativamente recente, se comparado com outras cidades europeias, também se tem vindo a fazer sentir, sobretudo nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto mas também nas cidades de média dimensão, sendo o resultado de processos de suburbanização e periferização que se impuseram sobretudo a partir da década de 1960.

A expansão das cidades, independentemente do seu tamanho, tem implicações concretas na dispersão da procura de transportes. Esta cidade, sobretudo quando não é servida por uma boa rede de transportes públicos, o que de resto acontece ainda em muitas cidades portuguesas que, ou não têm de todo transportes coletivos de passageiros, ou possuem uma rede incipiente, tem no automóvel o seu suporte.

Portugal, desde a década de 1990, tem vindo a assistir a profundas alterações nos processos de mobilidade da população. Enquanto em 1991, a deslocação pedonal ainda era a principal forma de mobilidade da população para o trabalho ou para o estudo, em 2011 perdeu peso a favor do automóvel que se sobrepõe aos outros modos de deslocação.

A bicicleta também tem vindo a perder peso ao longo das décadas mesmo nas localidades onde tradicionalmente tinha uma grande importância. Estão, no entanto, a surgir fortes indícios de que a sua utilização como transporte está em ascensão (AICEP Pt Global, 2011), pese embora esta realidade ainda não se faça sentir nos resultados dos últimos Censos. De realçar, no entanto, que os Censos, não incluem no que diz respeito ao meio de transporte utilizado os indivíduos que não trabalham ou não estudam, tal como os desempregados e os reformados, assim como os que trabalham em casa. Além disso, não estão contempladas as deslocações para atividades que vão além do trabalho e do estudo, o que não permite traçar um quadro exato dos fenómenos de mobilidade urbana.

As mudanças sentidas nas práticas de mobilidade têm sido acompanhadas pelo aumento das taxas de motorização que atingem o seu apogeu na década de 1990 e pelo acréscimo de infraestruturas viárias, sobretudo de autoestradas.

A UE como resultado do reconhecimento dos inconvenientes decorrentes de um excesso de automóveis nas cidades traz esta questão para a discussão de tal modo que, sobretudo a partir da década de 1990, tem vindo a chamar a atenção para a necessidade de alteração das políticas de planeamento urbano e de transportes públicos. Como tal, têm sido produzidos cada vez mais documentos neste sentido. Salienta-se o facto da discussão acerca das mobilidades suaves, nomeadamente os problemas enfrentados pelos peões e pelos ciclistas, terem sido integrados na discussão, de tal modo que a deslocação pedonal e a velocipédica aos poucos começam a ser tratadas a par com os transportes públicos.

Portugal também tem respondido a este desafio, estando a dar os primeiros passos neste sentido. As Resoluções da Assembleia da República n.º 3/2009 e n.º 4/2009, publicadas no Diário da República 1.ª série, n.º 25 de 5 de Fevereiro de 2009, têm neste contexto especial relevância, na medida em que os meios de deslocação suaves são pela primeira vez claramente reconhecidos como um meio de deslocação per si, em alternativa ao automóvel, indo além das questões ambientais.

5. REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS ACERCA DA DESLOCAÇÃO PEDONAL

Durante séculos caminhar foi o meio de deslocação principal, ainda que não o mais importante, já que desde cedo competiu com outros meios de transporte mais rápidos ou com maior estatuto. Hoje, apesar de ainda ser o meio de deslocação principal nos países mais pobres, nos países mais ricos, foi substituído por outros meios de deslocação, com destaque para os veículos motorizados, que concorrem com os meios de deslocação suaves, sobretudo na sua vertente mais utilitária.

No entanto, a prática de caminhar, não tem um uso meramente utilitário, encerrando em si outras funções, o que nos remete para a diversidade de experiências e representações que lhe estão associadas e que variam de época para época e de sociedade para sociedade.¹³⁹

Neste capítulo pretende-se, precisamente, examinar, a partir das setenta entrevistas realizadas, as práticas e representações associadas ao ato de caminhar, tendo como ponto de partida que Portugal regista elevadas taxas de motorização associadas a uma utilização massiva do automóvel.

Parte-se da descrição das diferentes práticas de deslocação que é possível encontrar entre os entrevistados, chamando-se a atenção para a diversidade de caminhantes. Segue-se a análise da forma como o ato de caminhar é avaliado pelos entrevistados e dos obstáculos, físicos e mentais identificados. Sucede-se a descrição do modo como o espaço público é apreendido pelos entrevistados e das medidas de incentivo à deslocação pedonal que preparam. Finalmente, é feita uma análise da forma como os indivíduos compreendem os seus direitos como peões, e do tipo de associações e movimentos em defesa do peão existentes a nível nacional.

¹³⁹ Ingold (2004) remete-nos neste âmbito para um estudo desenvolvido pelo antropólogo Junzo Kawada, no qual são comparados o modo de caminhar dos franceses com o dos japoneses entre o século XII e XX, chegando à conclusão que se observam diferenças. Enquanto os primeiros mantêm as pernas direitas, os segundos centram o peso nos joelhos. Daqui se depreende que a deslocação pedonal é uma prática cultural.

De modo a não sobrecarregar o texto as transcrições das entrevistas consideradas relevantes serão remetidas para anexo. Para facilitar a sua procura serão identificadas pelo número (Entrevista Peão nº (EPnº), localidade, género, escalão etário e número da(s) linha(s) que correspondem ao trecho em questão.

5.1 Caminhar - Práticas de Deslocação

Entre os setenta indivíduos entrevistados, encontram-se diversas práticas de locomoção que foram catalogadas de acordo com a prática dominante (quadro 1, anexo II). Surgiram quatro dimensões: práticas de deslocação assentes sobretudo no automóvel, práticas de deslocação que privilegiam os transportes públicos, práticas de deslocação apoiadas maioritariamente na deslocação pedonal e práticas de mobilidade que combinam diferentes modos de deslocamento. Esta é a dimensão que inclui mais entrevistados, abrangendo diferentes meios de transporte e combinações diversas.

As práticas de deslocação foram de um modo mais geral divididas em restritas e alargadas. No primeiro grupo estão incluídos os indivíduos que se deslocam apenas na zona de residência, ou que trabalhando perto da zona de residência não têm por hábito mover-se além dela. A maioria dos indivíduos que estão agrupados nesta dimensão tem como meio de deslocação principal a deslocação pedonal e reside em zonas bem servidas de equipamentos e serviços.

O segundo grupo, em que está incluída a maioria dos entrevistados, abrange formas de deslocação que vão além da zona de residência, abrangendo indivíduos que residem em zonas mais centrais ou menos centrais, melhor ou pior servidas de equipamentos e serviços e que utilizam meios de deslocação variados (automóvel, transportes coletivos, deslocação pedonal) de acordo com as suas necessidades. Entre estes, encontram-se estudantes, indivíduos em idade ativa e reformados cujos compromissos diários implicam deslocações mais ou menos intensas.

5.2 A Diversidade de Caminhantes

A deslocação pedonal assume diversas funções segundo o papel que lhe é atribuído no quotidiano por cada indivíduo. Assim, em primeiro lugar, tem-se os entrevistados para quem andar a pé tem uma função meramente utilitária. São sobretudo sujeitos que têm nos transportes públicos e na deslocação pedonal o seu meio de deslocação principal.

Para outros, o ato de andar a pé é compreendido como uma atividade per si, estando associado a momentos de lazer e de exercício físico. A saúde, o relaxamento e a observação do espaço circundante estão entre os motivos que levam estes indivíduos a andar a pé. Entre estes encontram-se sobretudo indivíduos, que utilizando frequentemente o automóvel, consideram que andar a pé é uma atividade à parte com momentos e locais próprios.

Finalmente, encontram-se sujeitos que combinam o aspeto utilitário da deslocação pedonal com o recreativo e/ou desportivo, sendo que entre estes tanto se tem indivíduos que utilizam principalmente o automóvel, como indivíduos que se deslocam a pé ou de transportes públicos.

De salientar, no entanto, que as três funções associadas à deslocação pedonal (utilitária, desportiva e recreativa), embora não se excluam mutuamente, na maioria dos casos analisados, não estão presentes em simultâneo. As duas últimas estão reservadas normalmente para momentos específicos da semana ou do dia, o que nos remete para a distinção entre o caminhante diário e o caminhante de fim-de-semana ou sazonal. Enquanto para o primeiro, andar a pé é parte integrante das suas rotinas quotidianas de mobilidade, para o segundo, esta prática está confinada a momentos e tempos específicos do dia, da semana ou mesmo do ano, estando dependente da presença de determinadas condições, tais como disponibilidade temporal, condições atmosféricas favoráveis ou ambiente agradável.

Encontram-se ainda variações relativamente aos locais privilegiados para andar a pé. Enquanto uns têm na cidade o seu local de eleição, outros, preferem zonas fora da cidade, mais perto da natureza e do mar, por exemplo. Os que optam pela cidade podem também diferenciar-se, sendo que, enquanto uns, elegem a cidade como um todo para se deslocar, outros (a maioria dos entrevistados), preferem zonas ribeirinhas ou espaços verdes existentes na mesma, mais propícias ao desenvolvimentos de atividades de cariz desportivo ou recreativo.

Os os peões diferenciam-se ainda segundo o seu comportamento enquanto caminhantes. De salientar que esta tipologia não esgota todos os tipos de peões e que o mesmo indivíduo pode estar inserido em diversas tipologias.

Assim, tem-se o peão apressado para quem os outros peões constituem por vezes um embaraço, o peão deambulador que, ao contrário do primeiro, gosta de se deslocar

devagar, o que lhe possibilita uma observação mais detalhada do espaço circundante, constituindo um obstáculo para o primeiro. O peão pensador que aproveita o facto de andar a pé para refletir, pensar, ouvir música, assim como o peão solitário ou o peão gregário que, ao contrário do anterior, associa a deslocação pedonal ao contacto e convívio com os outros.

De considerar ainda o peão submisso que se adapta aos obstáculos que aprendeu a desvalorizar e o peão reivindicativo que, por outro lado, mostra o seu desagrado perante as barreiras que encontra no caminho. Depara-se também com o peão distraído e com aquele que, por outro lado, está atento aos pormenores, assim como com o peão das multidões que gosta de observar o movimento em seu redor e com o peão que inversamente procura ruas mais calmas.

Tem-se também o peão afoito que desvaloriza as questões da segurança e o peão receoso que condiciona a sua deslocação às mesmas.

Encontra-se ainda o peão que constrói o seu caminho na cidade de acordo com as suas necessidades, procurando atalhos que lhe facilitem a deslocação ou estratégias que lhe permitam vencer mais facilmente as distâncias, chegando mesmo a subverter as regras imposta.

Finalmente, surge o peão da natureza que tem nesta o seu ambiente de eleição e o peão cidadão que, por sua vez, gosta de caminhar sobretudo em espaços urbanos.

De realçar, mais uma vez, que o mesmo sujeito assume diversos papéis enquanto caminhante, que se vão alterando de acordo com as circunstâncias, a altura do dia, do ano, ou o momento da sua vida.

5.3. Avaliação da Prática de Deslocação Pedonal

Constata-se a partir da análise das entrevistas efetuadas que a deslocação pedonal é avaliada de forma positiva pela maioria dos entrevistados, independentemente da importância que a mesma possa assumir no seu quotidiano, notando-se que a maioria desenvolve um discurso “politicamente correto” acerca da mesma, de tal modo que ninguém afirma não gostar de caminhar.

Nota-se, no entanto, entre alguns entrevistados, dificuldade em expressar-se acerca das suas práticas de deslocação pedonal, o que se pode associar à sua banalização.

5.3.1 Bem-estar

O bem-estar físico e psicológico está diretamente associado ao ato de caminhar. A ideia de bem-estar engloba diversos sentimentos nem sempre fáceis de compreender, já que, sendo um conceito subjetivo abrange realidades e práticas diversas. No entanto, pode, acima de tudo, relacionar-se com o prazer proporcionado pelo ato de caminhar em si mesmo, elemento que nem sempre é suficientemente explorado nos estudos acerca da mobilidade pedonal. Este pode estar presente nas grandes caminhadas ou nos pequenos percursos entre o parque de estacionamento e o local de trabalho.¹⁴⁰

5.3.2 Descontração

O bem-estar e o prazer decorrente do mesmo estão, entre outros fatores, associados ao relaxamento e à descontração subjacentes à atividade de caminhar, o que nos leva, não só para o campo do exercício físico e do lazer mas, também, para a possibilidade que a deslocação pedonal oferece de fazer uma pequena pausa no quotidiano diário.¹⁴¹

No que diz respeito às crianças, diversos pais e mães entrevistados referem que o facto de os filhos irem a pé para a escola tem um efeito calmante. Depois de um início de manhã normalmente agitado, aquele pequeno percurso, que por vezes se resume ao trajeto entre o estacionamento e a escola, tem um efeito relaxante sobre as crianças que, deste modo, têm a possibilidade de gastar um pouco de energia antes de entrarem na sala de aula.¹⁴²

Este efeito também se faz sentir nos pais que, deste modo, não têm de se sujeitar à fila de carros que normalmente se forma à frente das escolas, a qual constitui uma fonte de ansiedade para alguns.¹⁴³

5.3.3 Reflexão

Caminhar, sendo um ato mecânico, permite que o peão se consiga abstrair do ambiente envolvente, caso este não apresente dificuldades de maior, concentrando-se nos

¹⁴⁰Ver EP14, Lisboa, F, 60-70, linhas:88-89; 96-97; EP43, Coimbra, M, 30-40, linhas: 83-88; EP35, Lisboa, M, 30-40, Linhas:38-41.

¹⁴¹ Ver EP33, Aveiro, F, 20-30, linhas: 73-79.

¹⁴² Ver EP42, Coimbra, F, 30-40, linhas: 105-106.

¹⁴³ Ver EP62, Coimbra, F, 30-40, linhas:12-15; 23-25.

seus pensamentos.¹⁴⁴ Este período de reflexão pode constituir um prolongamento das atividades diárias ou uma pequena pausa no quotidiano, um momento entre duas atividades reservado para pensar, sonhar, ouvir música, priorizar as atividades diárias, entre outras, isolando-se do ambiente circundante. Estes fatores, são valorizados por alguns entrevistados que divisam na deslocação pedonal uma oportunidade para terem um momento reservado para si.¹⁴⁵

5.3.4 Saúde

Caminhar é avaliado positivamente por diversos entrevistados que consideram que andar a pé traz benefícios para a saúde, principalmente do ponto de vista do exercício físico.¹⁴⁶

Esta é na verdade uma das ideias que é mais divulgada em relação ao ato de caminhar, em particular, e aos modos de deslocação suaves em geral. Diversos documentos editados pela OMS,¹⁴⁷ entre outros, estabelecem uma correlação positiva entre a adoção de modos de deslocação suaves e os ganhos em saúde física e mental do ponto de vista individual e comunitário.¹⁴⁸ De salientar, no entanto, que embora a responsabilidade pela adoção de estilos de vida mais ativos seja cada vez mais atribuída à sociedade como um todo, nota-se uma pressão sobre os cidadãos para que sigam estilos de vida saudáveis, o que está patente no discurso de alguns entrevistados.¹⁴⁹

As questões associadas com a obesidade infantil estão também entre as preocupações dos entrevistados, sobretudo dos que têm contacto com crianças e jovens.¹⁵⁰

¹⁴⁴ Em *Confessions* (1858:148), Rousseau, considerado por Amato (2004) o pai do pedestrianismo romântico na Europa e na América do Norte, afirma “I am unable to think unless I am walking; just as soon as I stop, my thoughts leave me, and my brain moves only while my feet do”.

¹⁴⁵ Ver: EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas:94-95; EP54, Lisboa, F, 30-40, Linhas: 123-127; EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas:96-100; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:50-51.

¹⁴⁶ Ver EP29, Coimbra, F, 15-20; linhas 23-24; EP16, Lisboa, F, 40-50, linhas 110-112.

¹⁴⁷ Documentos como “*Healthy city is na active city: a physical activity planning guide*”, *Health Economic Assessment Tools (HEAT) for Walking and for Cycling Methodology and User Guide – Economic Assessment of Transport Infrastructure and Policies, Governance for Health in the 21st Century*, editados pela OMS respectivamente em 2008, em 2011 e em 2012, são disso um exemplo.

¹⁴⁸ As iniciativas que têm vindo a ser desenvolvidas no âmbito da rede *Cidades Saudáveis*, da rede de *Cidades Amigas dos Idosos*, da *Semana Europeia da Mobilidade* e do *Dia Europeu Sem Carros*, entre outras, têm também contribuído para chamar a atenção para esta problemática. Nota-se também entre as Autarquias de Norte a Sul do país uma preocupação em desenvolver atividades que favoreçam o exercício físico. A iniciativa “Mexa-se pela sua saúde” promovida pelo IDT em cooperação aos municípios constitui um bom exemplo desta prática.

¹⁴⁹ Ver EP2, Aveiro, F, 30-40, linhas:41-43; EP26, Coimbra, M, 30-40, linhas: 67-71; EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas: 210-220; EP27, Coimbra, F, 40-50, linhas:99-100.

¹⁵⁰ Ver EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas 65-68; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas: 221-226.

Embora as questões ligadas à saúde estejam interrelacionadas com as questões aliadas à poluição sonora e ambiental, esta correlação não é feita por nenhum entrevistado. A promoção da saúde surge deste modo ligada sobretudo às doenças decorrentes da falta de exercício físico, nomeadamente a obesidade, as doenças cardiovasculares, a diabetes, entre outras decorrentes de uma vida sedentária.

5.3.5 Lazer / Tempo Livre

Diversos entrevistados associam a deslocação pedonal a uma prática de fim-de-semana e de férias.¹⁵¹ São dadas duas explicações para este fenómeno.

Em primeiro lugar, é apontada a indisponibilidade de horários como algo que limita ou mesmo impede a prática da deslocação pedonal, notando-se uma associação direta ou indireta entre o ato de caminhar e a disponibilidade de tempo.¹⁵² A multiplicidade de atividades e compromissos diários não deixam tempo para a deslocação pedonal que é remetida para o campo do lazer e do recreio.

A reforma é também identificada como um período mais propício à deslocação pedonal, associado a uma maior disponibilidade e flexibilidade de horários.¹⁵³ O automóvel, considerado imprescindível durante a vida ativa, é utilizado por diversos entrevistados reformados em articulação com outros modos de deslocação, nomeadamente com os transportes públicos e com a deslocação pedonal, verificando-se uma diminuição da dependência ao veículo automóvel. A reforma, na medida em que implica uma alteração de rotinas, poderá conduzir também à modificação das práticas de deslocação.

Em segundo lugar, a perceção da cidade como um local pouco agradável para andar a pé devido ao excesso de trânsito e de poluição, à insegurança ou à falta de limpeza, é outro elemento apontado por alguns entrevistados que encontram nas localidades onde passam o seu tempo livre, nomeadamente as férias, condições de deslocação que não descobrem nas cidades onde habitam.¹⁵⁴

¹⁵¹ Ver EP45, Coimbra, F, 30-40, linhas: 133-139; EP7, Barra, F, 40-50, linhas 21-32; EP50, Coimbra, M, 30-40, linhas: 38-48)

¹⁵² Ver EP26, Coimbra, M, 30-40, linhas: 115-124.

¹⁵³ Ver EP28, Coimbra, M, 60-70, linhas:79-81; EP39, Lisboa, M, 60-70, linhas: 52-54;

¹⁵⁴ Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:115-122; EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:164-171;

5.3.6 Interação com o espaço público

A interação com o meio circundante é outro fator referido por diversos entrevistados que valorizam a possibilidade que a deslocação pedonal lhes dá de observar a cidade.

A lentidão associada à deslocação pedonal, contrastando com a velocidade dos outros meios de deslocação, facilita o contacto com o espaço público,¹⁵⁵ convidando à sua (re)descoberta, o que segundo uma entrevistada constitui um fator de diversão que liga à prática de deslocação pedonal.¹⁵⁶

No entanto, andar a pé permite também apreender os aspetos negativos da cidade, tais como a sujidade, a degradação, o abandono de certos espaços, favorecendo de certa forma um contacto com o outro lado da cidade.¹⁵⁷

Segundo uma mãe com dois filhos, uma das vantagens da deslocação pedonal é precisamente a possibilidade da descoberta, que aponta como uma componente positiva da mesma, sobretudo no que se refere às crianças.¹⁵⁸ A faculdade de se perder na cidade, aliada à ideia de descoberta é considerada também como uma vantagem para os jovens por outra mãe com dois filhos.¹⁵⁹

Um entrevistado que costuma ir para a escola de automóvel com os pais, relata uma experiência negativa que teve quando começou a andar de autocarro, prática de que tem pouca experiência, e que nos remete precisamente para a importância da descoberta da cidade enquanto forma de obtenção de autonomia. O entrevistado, tendo saído numa paragem errada, deparou-se com uma zona desconhecida, o que lhe causou preocupação e o levou a classificar aquela zona como desagradável. Este reconhece, no entanto, que este sentimento se ficou a dever sobretudo ao medo que sentiu na altura.¹⁶⁰

O receio do contacto com o diferente é referido por outra entrevistada que o relaciona com a falta de autonomia das crianças e jovens que, por sua vez, associa ao facto de se deslocarem frequentemente de automóvel, protegidos do resto do mundo. Esta entrevistada relata o desconforto que os filhos sentem na Baixa de Coimbra, zona a que

¹⁵⁵ Ver EP31, Coimbra, M, 20-30, linhas:31-33.

¹⁵⁶ Ver EP37, Lisboa, F, 60-70, linhas: 37-45.

¹⁵⁷ Ver EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:253-273.

¹⁵⁸ Ver EP42, Coimbra, F, 30-40, linhas:85-95.

¹⁵⁹ Ver EP61, Coimbra, F, 30-40, linhas:114-120.

¹⁶⁰ Ver EP30, Coimbra, F, 15-20, linhas 46-54.

não gostam de se deslocar, precisamente devido ao contacto com situações que extravasam a sua experiência diária.¹⁶¹

De ressaltar, no entanto, que a rotina associada à repetição diária das práticas de mobilidade associadas a um determinado percurso pode conduzir à abstração. Olha-se sem observar. Um entrevistado chama a atenção para o perigo da alteração das passadeiras, nomeadamente quando são colocados semáforos em locais onde até à data não havia. O hábito faz com que o peão distraído atravesse, o que poderá colocar a sua vida em perigo.¹⁶² Seamon (1979), dá conta precisamente da importância da repetição na experiência diária do lugar.

De salientar ainda que cada peão tem uma relação diferente com o meio circundante e que esta se poderá alterar consoante a fase da vida, o momento do dia, da semana ou do ano. O espaço e o tempo conjugam-se afetando a vivência de determinado percurso. As preocupações diárias aliadas ao imperativo do cumprimento de horários, assim como as rotinas instaladas, por exemplo, poderão não deixar espaço para reagir aos múltiplos estímulos da cidade, podendo conduzir a uma atitude *blasé*,¹⁶³ segundo o conceito desenvolvido por Simmel.¹⁶⁴

Um entrevistado, atualmente reformado, explica que o mesmo percurso que realizou durante quarenta anos quando trabalhava, lhe parece agora na reforma diferente, já que as preocupações profissionais, associadas à rotina, o impediam de observar com atenção o espaço em redor, o que faz agora que dispõe de mais tempo.¹⁶⁵

5.3.7 Flexibilidade

A liberdade de escolha dos percursos é outro aspeto valorizado por alguns entrevistados relativamente à deslocação pedonal. Na realidade, ser peão, é ter em princípio a possibilidade de contornar caminhos, procurar atalhos, jardins, arcadas, etc., criar novos percursos na cidade de acordo com as suas necessidades em cada momento,

¹⁶¹ Ver EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas: 177-185.

¹⁶² Ver EP25, Coimbra, M, 20-30, linhas: 9-17.

¹⁶³ Para o autor, o homem metropolitano reage às discontinuidades e flutuações do ambiente urbano de modo racional, defendendo-se dos perigos aliados à estimulação excessiva “dos nervos” (Simmel, 2001:31-35). Stanley Milgram, segundo Carr et al (1992), utilizou o termo “stimulus overload” retirado da análise de sistemas, para descrever processo pelo qual os indivíduos perante demasiados estímulos são obrigados a seleccionar e priorizar os mais importantes. É comum, por exemplo, os transeuntes ignorarem os sem-abrigo, os pedintes ou qualquer outro indivíduo que necessite de ajuda, apressando o passo ou recorrendo a uma visão tubular.

¹⁶⁴ Ver EP25, Coimbra, M, 20-30, linhas: 55-65; EP3, Aveiro – São Jacinto, F, 40-50, linhas: 32-35.

¹⁶⁵ Ver EP39, Lisboa, M, 60-70, linhas: 52-64.

mesmo que isso, por vezes, implique subverter as regras. Ser peão é rescrever a cidade (Sansot, 1988; De Certeau, 1990). Esta é uma característica própria do peão que o distingue dos outros meios de deslocação, já que a sua flexibilidade lhe dá a oportunidade de alterar o rumo sempre que o queira.¹⁶⁶

Quando comparada com os meios de deslocação motorizados, como o automóvel ou o autocarro, a deslocação pedonal pode, em determinados percursos, sobretudo nos mais curtos, revelar-se o modo mais fácil, prático e rápido de deslocação.¹⁶⁷ Quanto ao automóvel, a obrigatoriedade de cumprir as regras de trânsito e as filas que se formam, constituem obstáculos que dificultam o trajeto. Em relação ao autocarro, o tempo de espera e o facto de parar repetidas vezes durante a viagem, podem concorrer para aumentar o tempo de deslocação em determinados percursos. A liberdade de horários é outro aspeto referido como uma vantagem da deslocação pedonal comparativamente ao autocarro.¹⁶⁸

Em certos contextos caminhar é ainda a melhor forma de aceder a determinados locais inacessíveis aos meios de deslocação motorizados.¹⁶⁹

5.3.8 Relações de proximidade

Quando se caminha é mais fácil encontrar alguém conhecido, entrar numa loja, parar, observar. Pode-se mesmo afirmar que o imprevisto é parte integrante do ato de caminhar.¹⁷⁰ A liberdade possibilitada pela deslocação pedonal poderá, deste modo, facilitar, de certa forma, a participação na vida comunitária, aspeto referido por uma entrevistada que considera que o facto de andar a pé lhe abre uma série de oportunidades neste campo.¹⁷¹

A ocasião de interagir com o meio ambiente e com os outros, conhecidos e desconhecidos, é referido por alguns entrevistados precisamente como uma das vantagens da prática de caminhar.¹⁷² Uma entrevistada, por exemplo, escolhe a Baixa de Coimbra como um dos locais preferidos para caminhar devido ao movimento dos transeuntes que gosta de observar.¹⁷³

¹⁶⁶ Ver EP3, Aveiro – São Jacinto, F, 40-50, linhas:36-38.

¹⁶⁷ Ver EP60, Aveiro, F, 20-30, linhas: 116-124; EP25, Coimbra, M, 20-30, linhas: 137-145; EP36, Lisboa, M, 15-20, linhas:36-38.

¹⁶⁸ Ver EP24, Coimbra, F, 20-30, linhas:82-85.

¹⁶⁹ Ver EP37, Lisboa, F, 60-70, linhas: 71-80.

¹⁷⁰ Ver EP36, Lisboa, M, 15-20, linhas 75-78;

¹⁷¹ Ver EP54, Lisboa, F, 30-40, linhas 105-112.

¹⁷² Ver EP27, Coimbra, F, 40-50;linhas:100-104; EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas: 124-128.

¹⁷³ Ver EP29, Coimbra, F, 15-20, linhas:44-46.



Figura 5.1 Mercado de Estremoz ao Sábado e Praça do Rossio, em Lisboa – locais de encontro por excelência.

Caminhar e conversar parecem ser igualmente duas atividades complementares. Esta associação é feita por diversos indivíduos entrevistados, nomeadamente por algumas mães que realçam o facto da deslocação pedonal lhes propiciar conversar com os filhos.¹⁷⁴

A deslocação pedonal, não exigindo tanta concentração como a condução do automóvel e acabando por ocupar mais tempo, já que o mesmo percurso feito de automóvel normalmente é mais rápido, potencia a interação, facilitando o contacto.

5.3.9 Autonomia/Independência

A deslocação pedonal poderá também constituir um veículo de sociabilização entre as crianças e jovens. Uma entrevistada, mãe¹⁷⁵ de dois filhos de treze e quinze anos, que devido à insuficiência de transportes públicos na sua área de residência, é obrigada a levá-los à escola de automóvel, afirma que o facto de cada vez mais crianças e jovens serem conduzidos à escola pelos pais, poderá ter implicações ao nível das relações de sociabilidade desenvolvidas com os colegas.¹⁷⁶ Segundo a mesma, os jovens são cada vez

¹⁷⁴ Ver EP46, Coimbra, F, 20-30, linhas:22-27; EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:37-46; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:232-237.

¹⁷⁵ Ver EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas 162-168.

¹⁷⁶ O projeto *pedibus* (autocarro humano) que consiste num grupo de crianças que na companhia de um ou mais adultos (familiares das crianças) realizam a pé o percurso casa-escola e vice-versa (CM Lisboa, 2008) é uma iniciativa que se deve a David Engwicht (<http://www.pps.org/reference/david-engwicht>). O objetivo principal é incentivar as crianças a ir a pé para a escola, ensinando-as a ser autónomas e a tomar decisões, permitindo-lhes adquirir independência, aspeto sublinhado pelo promotor da ideia. Este projeto incentiva também os pais a ensinarem os filhos a mover-se na cidade de forma autónoma.

O *pedibus*, tal como um autocarro normal, tem um percurso estabelecido, paragens delimitadas e um horário fixo. O projeto que surgiu pela primeira vez em 1991, já está implementado em diversas localidades na Europa e fora da Europa mas ainda tem pouca adesão em Portugal. No entanto, têm sido desenvolvidas diversas experiências deste tipo, algumas com mais sucesso que outras.

Entre estas temos: o “Pézudo”, pensado pela Prevenção Rodoviária Portuguesa (“Aprender a ser peão” in JN 13/11/2004) e implantado nas Escolas do primeiro ciclo de Belas e Figueira em 2003, o qual ainda continua em funcionamento (<http://pezudodebelas.blogspot.pt/>). O *pedibus* de Lisboa, uma experiência piloto com início em 2007 (CM Lisboa, 2008), desenvolvida no âmbito do projecto MobQua- Mobilidade nos bairros, financiado pela operação quadro regional MARE da iniciativa comunitária INTERREG III-C

mais dependentes dos pais, o que poderá trazer consequências negativas na sua vida futura, nomeadamente se forem estudar para outra cidade.

Outros entrevistados estabelecem a mesma relação, invocando a sua infância e adolescência.¹⁷⁷ Um entrevistado, cuja filha frequenta o jardim-de-infância, diz mesmo que esta se queixa de ser das únicas crianças a ir a pé para a escola.¹⁷⁸

5.3.10 Qualidade de vida

O conceito de qualidade de vida, apesar de abstrato e subjetivo, resume, de certo modo, todos os pontos anteriormente focados. Um entrevistado, cujo principal meio de deslocação é o automóvel, pai de duas filhas, uma a frequentar o jardim-de-infância e a outra o primeiro ciclo do ensino básico, associa precisamente a possibilidade de viver num local caminhável à noção de qualidade de vida. No entanto, e porque, por um lado, as escolhas feitas no campo da mobilidade são atravessadas frequentemente por diversas ambiguidades e, por outro, porque o próprio conceito de “qualidade de vida” é subjetivo, o mesmo reconhece que o automóvel também lhe proporciona qualidade de vida, na medida em que lhe facilita a gestão diária do quotidiano, o que o leva a optar pelo mesmo, apesar

dedicada à mobilidade em áreas metropolitanas, que o município pretende retomar (Revista Municipal, nº3, Out. 2012). O Tocapé, desenvolvido pelo Departamento de Motricidade Humana da ESSE de Viana do Castelo (Rodrigues, 2011). O projeto “A pé para a escola”- Gestão da Mobilidade em comunidades escolares com início em 2010, promovido e financiado pela Fundação Calouste Gulbenkian e desenvolvido e coordenado pelo CESNOVA com o apoio dos municípios do Barreiro e de Loures que teve a duração de 18 meses (<http://apeparaescola.blogspot.com>). O pedibus de Odivelas (PediFalcão), projeto lançado em 2010, promovido pelo Município Odivelas em parceria com a Associação de pais da Escola EB1 Mello Falcão ([http://www.cm-odivelas.pt / anexos / informacao_municipal / publicacoes/revista_municipal/revista_15.pdf](http://www.cm-odivelas.pt/anexos/informacao_municipal/publicacoes/revista_municipal/revista_15.pdf)). O pedibus de Lagos implantado experimentalmente no fim do ano letivo de 2012 e que continua em funcionamento ([http://www.cm-lagos.pt/portal_autarquico/lagos/v_pt-PT /pagina_inicial/noticias/pedibus_jan2014.htm](http://www.cm-lagos.pt/portal_autarquico/lagos/v_pt-PT/pagina_inicial/noticias/pedibus_jan2014.htm)). Vila Franca de Xira tentou implementar um projeto do mesmo tipo em 2010 (<http://xira-pedibus.blogspot.pt/>), mas não houve adesão por parte das famílias. Na realidade a maioria destes projetos têm uma fraca aderência por parte das famílias (“Pedibus suspenso em Vila Franca de Xira” in *Jornal o Mirante*, 23/09/2010).

Para além destes projetos salienta-se outros como o “Patrulheiros”, que está em curso desde 1998 na Amadora, contando com o apoio de reformados para ajudar as crianças a atravessar a rua junto às escolas básicas do Concelho (<http://www.cm-amadora.pt/noticias-municipio/1259-cerimonia-de-rececao-aos-patruilheiros>). Odivelas também conta com um projeto deste tipo desde 2000 (<http://www.cm-odivelas.pt/index.php/educacao-2#programa-prevencao-rodoviaria>), assim como Lisboa que, em 2011, em parceria com as Juntas de Freguesia desenvolveu o projeto “Verdinhos- em segurança para a escola” (CML, 2011). Torres Vedras (2005) (<http://www.cm-tvedras.pt/seniores/isa/>), e Setúbal (2006) são outros dois municípios que implantaram projetos deste tipo.

O objetivo principal deste tipo de iniciativas é contribuir para a diminuição da sinistralidade rodoviária, integrando as crianças no ambiente rodoviário, através da sua educação. O aumento da sua autonomia, o combate à obesidade e a diminuição do congestionamento do trânsito junto às escolas são outros dos objetivos propostos, tal como se pode ler no *Relatório de Progresso* do projeto “Verdinhos” publicado pelo Município de Lisboa, em 2011.

¹⁷⁷ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:263-272; EB6, Aveiro, M, 30-40, linhas:110-126.

¹⁷⁸ Ver EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas: 91-95.

de reconhecer vantagens em andar a pé, prática que lhe foi recomendada por questões de saúde.¹⁷⁹

Nota-se, deste modo, tal como já foi dito, entre alguns entrevistados que têm no automóvel o seu meio de deslocação principal, uma discrepância entre o discurso e a prática. Embora reconheçam as vantagens da deslocação pedonal, avançam diversos fatores para explicar porque é que no seu caso esta não é uma opção viável, desculpabilizando-se de certa forma pelas opções tomadas neste campo.

5.4 Dificuldades

Identificadas as vantagens relativas à deslocação pedonal, importa agora avaliar as principais barreiras apontadas pelos entrevistados. Estas, podem dividir-se em barreiras físicas e barreiras mentais. De salientar que, umas e outras, estão interrelacionadas, sendo difícil estabelecer uma distinção clara entre as mesmas em certos casos.

5.4.1 Barreiras físicas

5.4.1.1 Passeios e pavimentos

O mau estado dos passeios e calçadas é identificado por diversos entrevistados como um dos principais entraves à deslocação pedonal. Uma entrevistada refere, por exemplo, que, normalmente quando caminha vai sempre a olhar para o chão.¹⁸⁰ Alguns entrevistados referem mesmo que já caíram, que conhecem alguém que caiu ou que já viram alguém cair devido à degradação dos pavimentos.¹⁸¹

Embora o mau estado dos passeios afete as pessoas em geral são, em particular, as pessoas com algum tipo de dificuldade de mobilidade que são mais prejudicadas, tais como os idosos, as grávidas, as pessoas com crianças, as pessoas com algum tipo de incapacidade provisória ou permanente ou as pessoas que simplesmente tenham de transportar qualquer tipo de objetos.¹⁸²

¹⁷⁹ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:215-237.

¹⁸⁰ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, Linhas:40-45.

¹⁸¹ Ver EP11, Aveiro, F, 50-60, linhas:9-14; EP38, Lisboa, F, 70-80, linhas:69-79; EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:198-200.

¹⁸² Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:7-19; EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:106-113.



Figura 5.2: Exemplo de passeios degradados em Aveiro e em Coimbra

Para as pessoas com mobilidade reduzida, os declives e os buracos no passeio constituem um perigo acrescido, constituindo, em muitos casos, um obstáculo difícil de transpor.¹⁸³ Percursos relativamente curtos podem tornar-se impossíveis de vencer devido ao mau estado dos passeios, tal como se pode verificar a partir das entrevistas realizadas a indivíduos com mobilidade reduzida e aos seus familiares.¹⁸⁴

Não são só os buracos e declives nos passeios que causam dificuldades aos transeuntes, o piso gasto e escorregadio também pode constituir um perigo, aspeto identificado por alguns entrevistados.¹⁸⁵

Embora a fraca conservação da calçada portuguesa seja associada à perigosidade dos trajetos, nota-se entre alguns entrevistados, uma certa ambiguidade relativamente à mesma.¹⁸⁶ Por um lado, enaltece-se o seu carácter único e a sua beleza, por outro lado, reconhece-se que a sua fraca manutenção concorre para dificultar a deslocação.¹⁸⁷ Uma entrevistada,¹⁸⁸ que afirma que a calçada portuguesa tem riscos para as articulações, chama a atenção para o facto da calçada ser relativamente recente em Portugal.¹⁸⁹

¹⁸³ Ver EP63, Lisboa, F, 60-70, linhas:40-42.

¹⁸⁴ Ver EP64, Lisboa, M, 60-70, linhas 88-94.

¹⁸⁵ Ver EP8, Aveiro, F, 50-60, linhas: 53-71.

¹⁸⁶ A Câmara de Lisboa no âmbito do *Plano de Acessibilidade Pedonal* desenvolvido pelo município (2013), está a ponderar substituir a calçada em certas zonas não turísticas da cidade. Esta iniciativa está a gerar descontentamento por parte de algumas organizações, nomeadamente a Associação de Defesa do Património de Lisboa que pôs a circular uma petição para tentar contrariar esta medida.

¹⁸⁷ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:18-25 e 85-94; EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:124-136; EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:83-90.

¹⁸⁸ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas: 120-124.

¹⁸⁹ Esta técnica surge pela primeira vez no Rossio, em Lisboa, em 1848/49, tendo este sido pavimentado pelos grillhetas do Castelo de São Jorge, em calcário branco e negro com motivos ondulados. Este costume estendeu-se posteriormente a outras praças e passeios, mantendo-se até aos nossos dias (Silva, 1997)

Para alguns entrevistados, em especial para os que se deslocam em cadeira de rodas, a calçada portuguesa, quando comparada com outros tipos de pavimentos mais nivelados, é identificada como um condicionante à circulação.¹⁹⁰

A falta de passeios ¹⁹¹ ou o facto de os passeios serem demasiado estreitos, também constitui outro obstáculo referido por alguns entrevistados.¹⁹²



Figura 5.3: Passeios muito estreitos ou falta de passeios em Coimbra (numa zona central e numa zona periférica), em Lisboa (numa zona periférica) e em Aveiro (numa zona central).

Para as pessoas com mobilidade reduzida a ausência de passeios constitui um forte entrave à deslocação, colocando-as em perigo. Isso mesmo é sublinhado por uma entrevistada com mobilidade reduzida, residente em Fala, Coimbra, zona onde as ruas estreitas nem sempre têm passeios, o que aliado ao facto de ser uma zona com bastante trânsito, concorre para dificultar a mobilidade dos residentes na área.¹⁹³

¹⁹⁰ Ver EP67, Lisboa, F, 20-30, linhas:78-80 e 151-160.

¹⁹¹ Ver EP58, Coimbra, F, 60-70, linhas:33-43 e 50-55.

¹⁹² Ver EP38, Lisboa, F, 70-80, linhas:79-84; EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:221-236.

¹⁹³ Ver EP66, Coimbra, F, 30-40, linhas:1-13.

A falta de passeios rebaixados, a ausência de sinalização adequada quando estes existem e o facto da sua localização nem sempre ser a mais adequada, constituem outros dos problemas identificados pelos entrevistados com mobilidade reduzida.¹⁹⁴

As dificuldades decorrentes da existência de barreiras arquitetónicas obrigam a uma planificação cuidada do percurso a realizar, sobretudo em zonas desconhecidas, o que poderá colocar algumas dificuldades na utilização dos transportes públicos. Tal como refere uma entrevistada, embora estes possam ser acessíveis, se o caminho entre a paragem e o local de destino não estiver livre de obstáculos colocará sérios entraves à circulação.¹⁹⁵

Outro entrevistado com mobilidade reduzida que se desloca habitualmente de autocarro, refere igualmente a importância do conhecimento prévio do percurso a percorrer.¹⁹⁶ Outra entrevistada partilha da mesma preocupação, afirmando que esta situação decorre da falta de uma política de mobilidade integrada.¹⁹⁷

Certas zonas, tais como a Alta de Coimbra, aliam a má conservação do pavimento às dificuldades inerentes à sua orografia. Tendo-se acompanhado algumas pessoas idosas no seu trajeto diário entre o Ateneu, instituição onde passam o dia, e o seu local de residência, constatou-se que, embora o percurso seja pequeno, obriga a um grande esforço de deslocação. Verificou-se ainda que alguns utentes do Ateneu estão mesmo impossibilitados de se deslocar a pé devido às más condições do piso aliadas à orografia da zona, sendo transportados nos autocarros da instituição apesar do percurso a vencer ser muito reduzido.¹⁹⁸

Não são só as pessoas idosas que têm dificuldades de locomoção na Alta de Coimbra. Um entrevistado na casa dos vinte, trinta anos, considera que esta é uma das piores zonas para andar em Coimbra.¹⁹⁹

O mau estado dos pavimentos leva as pessoas, por vezes, no entanto, a desenvolver estratégias facilitadoras da deslocação, como por exemplo, a utilização de calçado adaptado às condições do piso. Este aspeto é referido por dois entrevistados residentes em Lisboa. A primeira diz que procura não usar saltos já que a zona onde se desloca, o Bairro

¹⁹⁴ Ver EP62, Lisboa, M, 20-30, linhas:83-92; EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas:111-133.

¹⁹⁵ Ver EP67, Lisboa, F, 20-30, linhas:49-60.

¹⁹⁶ Ver EP62, Lisboa, M, 20-30, linha:72-82.

¹⁹⁷ Ver EP66, Coimbra, F, 30-40, linhas:73-83.

¹⁹⁸ Ver EP55, Coimbra, M/F, 70-80, linhas:23-38.

¹⁹⁹ Ver EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas:111-116.

Alto, em Lisboa, tem um piso bastante irregular e o outro relata que não usa sapatos de sola de forma a facilitar a deslocação e não escorregar.²⁰⁰

5.4.1.2 Ocupação dos passeios

A ocupação dos passeios por variados elementos que vão desde painéis publicitários, postes de iluminação, placas indicativas, automóveis mal estacionados, esplanadas, etc., mesmo em zonas novas e com passeios largos concorre para dificultar a deslocação.²⁰¹



Figuras 5.4 Os obstáculos existentes nos passeios obrigam as pessoas a circular na estrada, o que poderá colocar a sua vida em perigo, principalmente no caso das pessoas com mobilidade reduzida e em zonas com fraca visibilidade.

Tendo-se acompanhado uma entrevistada invisual no percurso entre o seu local de trabalho e a sua residência, foi possível observar as dificuldades que tem de ultrapassar, já que o caminho que faz diariamente, embora seja pequeno e realizado maioritariamente de autocarro, contempla diversos obstáculos. A primeira parte do trajeto, efetuado entre o

²⁰⁰ Ver EP54, Lisboa, F, 30-40, linhas:223-227; EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas: 98-102.

²⁰¹ Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:198-203.

local de trabalho e a paragem de autocarro, oferece alguns desafios, já que o passeio, relativamente estreito, é ocupado por postes de iluminação com arestas em que a entrevistada embate, ferindo-se, e arbustos que saem dos muros dos quintais, contribuindo para dificultar o percurso. Encontram-se ainda automóveis estacionados em cima do passeio que a impedem de circular já que não pode ir para a estrada.

A segunda parte do trajeto, efetuada numa zona recentemente urbanizada com passeios largos, revela-se igualmente complicada. Motas mal estacionadas, a colocação por parte de uma cadeia de *fast food* de postes publicitários difíceis de detetar com a bengala, a instalação de ecopontos numa zona em que o passeio é estreito e a existência de lixo no chão junto destes contribuem para tornar difícil este pequeno percurso, complicando a deslocação da entrevistada que, por vezes, acaba mesmo por sair do passeio e ir para a estrada, correndo o risco de atropelamento.²⁰²

As questões de acessibilidade têm um enorme impacto nas práticas de mobilidade, restringindo-as ou, pelo contrário, beneficiando-as.²⁰³ Em especial, as barreiras à deslocação que impedem muitos indivíduos de saírem de casa, tornando-os dependentes de outros, limitam os seus direitos.²⁰⁴ Se alguns indivíduos, nomeadamente os entrevistados, conseguem ultrapassar a maioria das vezes as barreiras arquitetónicas, com maior ou menor dificuldade, apesar de contribuírem para dificultar a sua livre circulação, outros, ficam impedidos de participar na vida da cidade.²⁰⁵

5.4.1.3 Passadeiras

A falta de passadeiras, a má localização das passadeiras e o número insuficiente de semáforos são outros aspetos mencionados por diversos entrevistados.²⁰⁶

²⁰² Ver EP70, Coimbra, F, 50-60, linhas:23-121.

²⁰³ Ver EP20, Lisboa, M, 20-30, linhas: 77-94; EP54, Lisboa, F, 30-40, linhas:34-51.

²⁰⁴ No preâmbulo do Decreto- Lei 163/2006, publicado no DR, 1ª Série, de 8 de Agosto, lê-se “A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, consequentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no Estado social de direito”. Este Decreto-lei veio revogar o Decreto-Lei nº 123/97 de 22 Maio que introduziu pela primeira vez em Portugal normas de eliminação das barreiras arquitetónicas, sem que contudo tenha tido os efeitos desejados. O Decreto-Lei 163/2006 corrigiu e criou novas medidas de fiscalização, introduzindo novas soluções e aumentando a responsabilidade de todos os intervenientes.

²⁰⁵ Ver EP62, Lisboa, M, 20-30, linhas: 62-70; EP66, Coimbra, F, 30-40, linhas: 85-100

²⁰⁶ Ver EP60, Aveiro, F, 20-30, linhas:22-30; EP45, Coimbra, F, 40-50, linhas:174-178; EP42, Coimbra, F, 30-40, linhas:49-67.

O fato de os semáforos não darem prioridade ao atravessamento dos peões é outro fator apontado por alguns entrevistados que nos remete para o facto de a cidade estar pensada segundo a lógica do trânsito motorizado. Durante uma entrevista *walk along* realizada a uma entrevistada entre a sua residência e a paragem de metro, foi possível observar esta situação. Estando um dia quente, teve de se ficar à espera ao sol que o sinal permitisse avançar, quando isto aconteceu foi necessário caminhar rapidamente, uma vez que o tempo concedido ao peão é muito breve. Segundo a entrevistada esta espera, quando dispõe de pouco tempo, constitui um constrangimento.²⁰⁷

Outro entrevistado, que se costuma deslocar na zona do Rato, em Lisboa, também refere o tempo que perde à espera que os sucessivos semáforos permitam o atravessamento. No entanto, este minimiza os inconvenientes daí decorrentes, mostrando-se compreensivo em relação às necessidades do trânsito motorizado.²⁰⁸

Outra entrevistada, por outro lado, não mostra tanta compreensão acerca do que se passa no Largo do Rato, uma zona com muito trânsito onde as dificuldades de atravessamento são notórias.²⁰⁹ Segundo a mesma, é urgente devolver o espaço público aos peões pois, só assim, as pessoas andarão a pé.²¹⁰



Figura 5.5: O largo do Rato constitui um exemplo de uma zona onde as dificuldades de atravessamento são claras

²⁰⁷ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:137-147

²⁰⁸ Ver EP36, Lisboa, M, 15-20, linhas:14-22.

²⁰⁹ Ver o estudo realizado por Aymeric Bôle-Richard (2008) sobre a pedonalidade no Largo do Rato com o título *Pedonalidade no Largo do Rato: micro-poderes*.

²¹⁰ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas:52-69.

O facto dos automobilistas nem sempre respeitarem o peão nas passadeiras, é outro aspeto mencionado por diversos entrevistados. Este é, em particular, um fenómeno que preocupa alguns pais e mães, sendo um dos motivos que dão para explicar porque não deixam os filhos, mesmo morando perto da escola, deslocar-se sozinhos, sobretudo em zonas com muito trânsito de difícil atravessamento.²¹¹ Uma mãe refere mesmo que o seu filho foi atropelado na passadeira quando o semáforo estava verde para os peões.²¹²

A questão dos atropelamentos nas passadeiras é mencionada por diversos entrevistados, sendo que dois dos entrevistados residentes respetivamente em Lisboa²¹³ e em Aveiro,²¹⁴ contam mesmo, que já foram atropelados mais do que uma vez quando iam atravessar na passadeira, sendo que, a primeira entrevistada, das duas vezes que foi atropelada estava numa passadeira com semáforos.²¹⁵

Alguns entrevistados advertem, no entanto, que por vezes não são só os automobilistas que desrespeitam as regras de trânsito, já que os peões também o fazem, atravessando sem o devido cuidado, notando-se, desta forma uma tensão entre o papel de condutor e de peão que a maioria acumula.²¹⁶

5.4.1.4 Passagens para peões

O facto do trânsito automóvel não estar separado do dos peões, sobretudo nas zonas com muito tráfego, concorre para dificultar a circulação pedonal, segundo um dos

²¹¹ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:25-52; EP62, Coimbra, F, 30-40,linhas: 45-55 e 121-127.

²¹² Ver EP61, Coimbra, F, 30-40, Linhas:46-47.

²¹³ Ver EP14, Lisboa, F, 60-70, linhas:99-137.

²¹⁴ Ver EP10, Aveiro, M, 70-80, linhas 45-53.

²¹⁵ Os atropelamentos ou o perigo de atropelamento dentro da cidade são um acontecimento relatado com frequência nos jornais. Por exemplo:

“Menino atropelado está em estado crítico” in JN, 16/11/2004. Esta notícia dá-nos conta de diversos atropelamentos ocorridos na cidade de Coimbra, a maioria fora das passadeiras, sendo atribuídos ao facilitismo dos peões e ao excesso de velocidade dos automobilistas.

“Passadeira faz mais vítimas” in JN, 18/12/2005. Relata o atropelamento numa passadeira com semáforo na Avenida 24 de Julho em Lisboa. Segundo o relato o semáforo estaria verde para os automóveis. O excesso de velocidade é apontado como a maior causa de sinistralidade.

“Moradores temem atropelamentos” in JN, 18/12/2005. Os moradores da Avenida dos escultores em Gaia pedem uma passadeira numa zona de trânsito intenso, já que apesar de haver uma passagem superior para peões são muitas as pessoas, incluindo crianças que a não utilizam.

“Peão morre atropelado em Fernão Ferro” in JN, 23/02/2006; “Acidente mortal numa passadeira” in JN, 27/01/2006.

“Dois jovens feridos em atropelamento” in JN, 26/02/2007.

“Um morto e um ferido grave num atropelamento em passadeira” in JN, 26/01/2009.

²¹⁶ Ver EP45, Coimbra, F, 30-40, linhas: 194-199; EP39, Lisboa, M, 60-70, linhas: 116-131.

entrevistados, na medida em que torna o percurso desagradável. Segundo o mesmo, os caminhos para os peões não devem seguir a par dos caminhos para os automóveis.²¹⁷

A falta de passagens aéreas ou subterrâneas que permitam atenuar as distâncias a percorrer e facilitar a deslocação, sobretudo em zonas com muito trânsito, é outro aspeto focado.²¹⁸ De realçar, no entanto, que certas passagens para peões contribuem para o aumento das distâncias a percorrer, levando as pessoas a arriscar atravessar em zonas perigosas de forma a diminuir o esforço despendido.²¹⁹

Um entrevistado expõe as dificuldades de atravessamento no Marquês de Pombal, em Lisboa, que estão associadas não só ao volume de tráfego que transita naquela zona, como às distâncias dos percursos a percorrer. Afirma que para as contornar costuma atravessar por dentro do metro. No entanto, quando este está fechado, por exemplo em dias de greve, é obrigado a percorrer uma maior extensão, o que implica mais esforço físico e gasto de tempo.²²⁰ Esta falta de permeabilidade da cidade moldada segundo a lógica da deslocação motorizada, obriga a um maior dispêndio de esforço por parte do peão que, numa tentativa de minorar as dificuldades, muitas vezes arrisca atravessar em zonas que oferecem perigo.

A liberdade associada aos peões é em certos casos ilusória, já que o peão está sujeito a regras predefinidas que o obrigam a deslocar-se por percursos pré-estabelecidos que nem sempre correspondem às suas necessidades.

Frequentemente, como resposta, cria novos caminhos em locais onde não estavam projetados.²²¹ Segundo um entrevistado, estes novos caminhos deveriam ser oficializados, já que obedecem às necessidades de deslocação dos transeuntes. Esta capacidade de recriação dos caminhos remete para a flexibilidade do peão, isto é, para a sua capacidade de, dentro de condições normais, ultrapassar os obstáculos, refazendo a cidade de acordo com as suas necessidades.²²²

²¹⁷ Ver EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas:29-37.

²¹⁸ Ver EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:21-28.

²¹⁹ Ver EP28, Coimbra, M, 60-70, linhas: 9-18.

²²⁰ Ver EP36, Lisboa, M, 15-20, linhas:65-71.

²²¹ Ingold (2004:329), refere sobre o assunto que, quando o pé deixa uma marca no solo, esta, é considerada uma ameaça à ordem estabelecida, na medida em que subverte o planeado. Na sociedade atual não é suposto que o peão deixe a sua marca no solo em que predomina o asfalto..

²²² Ver EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:203-207.



Figura 5.6:O peão cria com frequência novos caminhos na cidade que lhe permitem encurtar o percurso (Coimbra).

5.4.1.5 Estacionamento

O estacionamento dos automóveis nos passeios e passadeiras, na medida em que condiciona a circulação dos peões e, mesmo, dos automóveis, é outro dos obstáculos identificados que se pode associar ao excesso de automóveis na cidade.²²³

O estacionamento abusivo, aliado ao facto dos passeios serem estreitos, aumenta as dificuldades de deslocação dos peões em determinadas zonas, obrigando-os frequentemente a ir para a estrada.²²⁴



Figura 5.7: Automóveis estacionados em cima da passadeira e no passeio impedindo a passagem dos peões (Lisboa).

No caso das pessoas com mobilidade reduzida, o facto de haver automóveis estacionados em cima dos passeios, além de impedir a sua passagem, condicionando a sua

²²³ Ver EP1, Aveiro, F, 60-70, linhas:63-68.

²²⁴ Ver EP12, F, Aveiro, 50-60, linhas:21-30.

deslocação, tornando-a ainda mais difícil, poderá também colocar a sua vida em perigo, como já foi referido.²²⁵



Figuras 5.8: Automóveis estacionados em cima do passeio junto de uma escola em Coimbra. A colocação de pilaretes veio impedir este procedimento.

O estacionamento excessivo e desregulado em torno dos estabelecimentos de ensino, particularmente à hora de entrada e saída dos alunos, conduz também a dificuldades na circulação do tráfego, concorrendo para obstaculizar a deslocação autónoma das crianças, fator que é mencionado por alguns entrevistados.²²⁶

Este comportamento, sobretudo o estacionamento em segunda e terceira fila, tende a ser tolerado em certas situações, segundo uma entrevistada.²²⁷

Junto aos estabelecimentos de ensino superior o problema está relacionado com o excesso de automóveis estacionados. Uma entrevistada menciona as dificuldades sentidas em Campolide durante o tempo de aulas devido aos automóveis estacionados em torno da Universidade. Sendo uma zona com ruas estreitas, o excesso de automóveis acarreta vários condicionantes, dificultando a vida dos transeuntes e dos residentes na zona.²²⁸

A falta de estacionamento para deficientes e, sobretudo, o facto dos lugares existentes estarem frequentemente ocupados por pessoas sem mobilidade reduzida, causa sérios transtornos, já que a maioria dos entrevistados tem no automóvel o seu meio de deslocação principal, que se torna indispensável face ao elevado número de barreiras com

²²⁵ Ver EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas:186-195; EP70, Coimbra, F, 50-60, linhas 11-15.

²²⁶ Ver EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:76-126; EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas:76-96; EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas: 36-52; EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas: 83-90.

²²⁷ Ver EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:119-123.

²²⁸ Ver EP34, Lisboa, F, 70-80, linhas: 16-29 e 59-65.

que se deparam diariamente. Este é um problema apontado por todos os entrevistados com mobilidade reduzida que se deslocam de automóvel.²²⁹

Uma mãe com um filho com mobilidade reduzida conta mesmo que, devido ao facto dos lugares de estacionamento para deficientes estarem sempre ocupados junto à escola do filho é obrigada, frequentemente, a parar na passadeira, condicionando o trânsito, situação diária que constitui uma fonte de ansiedade constante e, devido à qual, já foi multada.²³⁰

A ocupação indevida dos lugares reservados especificamente para determinada pessoa com deficiência também é outro aspeto referido pelos diversos entrevistados.²³¹

Alguns entrevistados desculpabilizam os automobilistas, mostrando-se sensíveis ao problema da falta de estacionamentos. Os dois primeiros entrevistados, residentes na mesma zona, embora tenham na deslocação pedonal e nos transportes públicos o seu meio de deslocação principal, já tiveram ou têm dificuldades de estacionamento decorrentes da falta de lugares na zona onde residem.²³² O terceiro, que combina o automóvel com os transportes públicos no seu dia-a-dia, confessa que também coloca o automóvel em cima do passeio sempre que precisa.²³³

A falta de estacionamento suficiente para o número de automóveis existentes também é identificada como um problema por outra entrevistada que o correlaciona com o estacionamento abusivo. A entrevistada reconhece, no entanto, que muitos automobilistas não se esforçam para procurar lugares de estacionamento vagos embora estes existam.²³⁴

Dentro da mesma lógica dois entrevistados referem que deveria haver campanhas de sensibilização para acabar com o estacionamento abusivo.²³⁵

5.4.1.6 Estruturas facilitadoras

A inexistência de rampas, inclusive em edifícios estatais, tais como hospitais e tribunais, ou o facto das mesmas não estarem bem projetadas, a escassez de corrimões e de

²²⁹ Ver EP66, Coimbra, F, 30-40, linhas:104-112;

²³⁰ Ver EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas:55-89.

²³¹ Ver EP67, Lisboa, F, 20-30, linhas:27-35; EP69, Lisboa, F, 60-70, linhas: 45-61.

²³² Ver EP34, Lisboa, F, 70-80, linhas: 50-57; EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas:57-60.

²³³ Ver EP31, Coimbra, M, 20-30, linhas:60-61.

²³⁴ Ver EP45, Coimbra, F, 40-50, linhas:88-106.

²³⁵ Ver EP48, Coimbra, M, 40-50, linhas:89-94; EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:138- 184.

outras estruturas que facilitem a deslocação estão entre os problemas identificados por diversos entrevistados.²³⁶

A falta de estruturas de apoio em zonas com grandes declives, tais como a Alta de Coimbra, constitui um problema para quem tem dificuldades de mobilidade. Durante a entrevista *walk along* realizada a uma residente da Alta de Coimbra com perto de noventa anos, foi possível verificar as dificuldades que sente em deslocar-se nas ruas íngremes e escorregadias desta zona. Apesar de terem sido colocados corrimões em certos locais com o objetivo de facilitar a deslocação, estes, não são suficientes, segundo os entrevistados, e os existentes, por vezes, são roubados ou vandalizados o que leva, por exemplo, a entrevistada e outras pessoas da sua idade, a ter de se agarrar às paredes para não cair.²³⁷

Outro entrevistado, também aponta a falta de corrimões como uma limitação à deslocação pedonal em Coimbra de um modo geral, chamando a atenção para a necessidade de serem criadas infraestruturas facilitadoras da deslocação pedonal, não só para a população mais idosa mas também para a população em geral, face à orografia da cidade.²³⁸ A construção de estruturas que permitam vencer as inclinações, tais como elevadores, escadas rolantes, funiculares, teleféricos, entre outros, é importante, principalmente em cidades com muitos declives, já que poderão constituir um incentivo à deslocação pedonal, facilitando-a. Na realidade, a orografia de cidades como Coimbra pode agir como um obstáculo à deslocação pedonal, segundo o testemunho de diversos entrevistados.²³⁹

De salientar, ainda, que embora em certos locais existam estruturas facilitadoras da deslocação estas, por vezes, encontram-se obstruídas ou não estão em funcionamento, acabando por não cumprir o seu objetivo. O estacionamento indevido à frente do local onde o passeio foi rebaixado, a colocação de pilaretes à frente de passeios rebaixados ou noutros locais, tais como pontes pedonais que impedem a passagem das cadeiras de rodas, dificultando a deslocação, são alguns exemplos, assim como a falta de manutenção das estruturas existentes.²⁴⁰

²³⁶ Ver EP63, Lisboa, F, 60-70, linhas: 162-191; EP64, Lisboa, M, 60-70, linhas:12-35.

²³⁷ Ver EP56, Coimbra, F, 80-90, linhas:7-19; 27-39.

²³⁸ Ver EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas:174-185.

²³⁹ Ver EP61, Coimbra, F, 30-40, linhas: 31-36; EP48, Coimbra, M, 40-50, linhas:54-58.

²⁴⁰ Ver EP63, Lisboa, F, 60-70, linhas: 51-63.



Figuras 5.9 Alguns exemplos de estruturas facilitadoras da deslocação pedonal existentes em Coimbra (ponte pedonal em Bencanta e elevador junto ao mercado) e em Viseu (funicular).

Um dos entrevistados, com dificuldades de mobilidade, relata que o hospital a que costuma ir tem edifícios dos dois lados da estrada, contando com uma ponte pedonal para os ligar, já que a estrada que os separa tem muito trânsito. No entanto, foram colocados pilaretes na entrada e saída da ponte, impedindo a passagem das cadeiras de rodas, pelo que o mesmo quando tem de se deslocar de um edifício ao outro tem de ir de automóvel, o que contribui para aumentar o percurso, dificultando-o.²⁴¹

Outra entrevistada, refere que ao pé da sua residência existe uma ponte pedonal com rampa de um lado e escadas do outro que dispõe de uma estrutura para cadeiras de rodas que nunca funcionou.²⁴²

Outra entrevistada ainda, refere a descoordenação que existe a nível urbanístico. Por um lado, rebaixam-se os passeios para facilitar a deslocação e, por outro, colocam-se barreiras que concorrem para dificultar a deslocação, tais como painéis publicitários ou outros obstáculos que impedem a circulação.²⁴³

5.4.1.7 Excesso de automóveis

O excesso de automóveis é reconhecido por alguns entrevistados como um entrave à livre circulação dos outros meios de deslocação. Segundo um entrevistado, estudante universitário em Aveiro, a utilização do automóvel tem vindo a ser de tal forma facilitada que colocou em causa a adequada circulação dos outros meios de deslocação. Este entrevistado, dá como exemplo, o excesso de parques de estacionamento existentes dentro

²⁴¹ Ver EP64, Lisboa, M, 60-70, linhas: 63-94.

²⁴² Ver EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas: 12-20.

²⁴³ Ver EP69, Lisboa, F, 60-70, linhas:85-93

da cidade de Aveiro e os atrasos nos transportes públicos decorrentes do tráfego existente.²⁴⁴

Outra entrevistada, residente em Lisboa, diz que evita a utilização do autocarro de manhã, combinando a deslocação pedonal com o metro, porque o primeiro devido ao excesso de trânsito tem dificuldade em cumprir horários. Esta entrevistada de nacionalidade italiana, considera que os transportes públicos em Lisboa são bons comparados com os de outros países onde já residiu.²⁴⁵

Certas estruturas construídas para facilitar a deslocação automóvel, tais como rotundas e vias rápidas, sobretudo em zonas fora do centro da cidade, contribuem também para dificultar a mobilidade suave.²⁴⁶ Pequenas distâncias num mapa, tornam-se praticamente intransponíveis a pé.²⁴⁷

O excesso de velocidade dos automóveis em certas artérias dentro das cidades, associado, por vezes, a um número elevado de faixas destinadas ao trânsito automóvel, é outra das barreiras identificada por alguns entrevistados, contribuindo para o aumento do barulho e da perigosidade.²⁴⁸

A sinalização desadequada das ruas também pode constituir um entrave à deslocação pedonal. Esta, é assinalada por um entrevistado,²⁴⁹ estudante universitário em Coimbra, que compara a sinalização para os automóveis, que considera adequada, com a sinalização para os peões, que considera desadequada, sobretudo para quem não conhece a cidade.²⁵⁰

²⁴⁴ Ver EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas: 16-25

²⁴⁵ Ver EP54, Lisboa, F, 30-40, linhas: 6-12, 91-97 e 140-147.

²⁴⁶ Ver EP59, Coimbra, F, 60-70, linhas:205-216; EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas: 32-50.

²⁴⁷ “Rotunda obriga peões a desvio de quilómetros” in JN, 02/11/2005. A notícia relata que a construção de uma rotunda de ligação ao IC4 na EN 105 obriga os moradores do lugar do Alto do Vilar, em Alfena, Valongo, a percorrer grandes distâncias para aceder a equipamentos e serviços que anteriormente se encontravam a poucos metros de distância. Por exemplo, a farmácia que ficava a 150 ou 200 metros, fica agora a cerca de um quilómetro. Muitos arriscam e atravessam a rotunda colocando a vida em perigo. Como tal, os moradores pedem a construção de uma passagem pedonal.

²⁴⁸ Ver EP48, Coimbra, M, 40-50, linhas:66-71; EP28, Coimbra, M, 60-70, linhas:9-14.

²⁴⁹ Ver EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas:194-197.

²⁵⁰ Aveiro, aderiu ao projeto *Active Access- Encouraging Active Travel for Short Trips to Improve Health and the Local Economy*, integrado no programa *Intelligent Energy Europe* que agrega 16 parceiros internacionais (três cidades e 13 instituições europeias). O projeto, que teve início em 2009 e que teve a duração de 36 meses, incidiu na zona histórica de Aveiro, mais precisamente no Bairro da Beira Mar. No âmbito deste projeto foram desenvolvidas diversas ações, de que se destaca a criação de um mapa pedonal da cidade de Aveiro em que são indicados os tempos de deslocação a pé entre diversos pontos, nomeadamente para as zonas de comércio e lazer. Este projeto teve como principal objetivo mudar mentalidades, não prevendo o financiamento de obra (<http://www.active-access.eu/>; <http://ape.aveiro.pt/>).

A cidade de Águeda, por sua vez, colocou placas de sinalização para peões com a identificação da distância a percorrer até ao local de destino.



Figuras 5.10 Dois exemplos de boas práticas quanto à sinalização para peões. Sinais específicos para peões em Águeda e mapa pedonal afixado num mupi junto à estação de caminho-de-ferro, em Aveiro.

Outro entrevistado sublinha a necessidade de se desenvolverem políticas que contrariem a atual situação, o que segundo o mesmo passa por limitar a entrada de trânsito nas cidades.²⁵¹

5.4.1.8 Poluição

A poluição, decorrente do excesso de automóveis em certas zonas das cidades, é apontada como um dos constrangimentos à deslocação pedonal.²⁵² Um entrevistado diz mesmo que prefere andar a pé e de bicicleta em casa do que na rua porque a zona onde reside, na periferia da cidade de Coimbra, tem muita poluição devido à grande quantidade de trânsito que aí circula.²⁵³

5.4.1.9 Manutenção do espaço público

A falta de manutenção do espaço público é identificada negativamente por alguns entrevistados. Além das questões associadas à conservação das calçadas referidas anteriormente, são mencionados outros problemas, tais como os atos de vandalismo que implicam a destruição do espaço público, ou a degradação do parque habitacional que é associado a um certo “abandono da cidade”.²⁵⁴

²⁵¹ Ver EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas: 179-195.

²⁵² Ver EP28, Coimbra, M, 60-70, linhas:60-64; EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas: 67-70.

²⁵³ Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas: 85-106.

²⁵⁴ Ver EP4, Aveiro, F,70-80, linhas:30-35; EP16, Lisboa, F, 40-50, linhas:8-13; EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas: 278-307; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:103-106.



Figura 5.11 A falta de manutenção do espaço público, associada à acumulação de lixo pode conduzir ao desenvolvimento de um sentimento de mal-estar e insegurança (As duas primeiras fotografias foram tiradas em Lisboa e as duas últimas em Coimbra).

As árvores embora tenham um papel importante na cidade, reconhecido por alguns entrevistados, quando não são mantidas adequadamente, contribuem para aumentar as dificuldades de locomoção dos peões devido, quer à destruição dos passeios pelas raízes, quer ao facto de que quando não são cortadas afetarem a qualidade da iluminação em certas zonas.

A iluminação insuficiente, aliada ao mau estado dos passeios, dificulta a deslocação, sobretudo das pessoas com problemas de visão, contribuindo para aumentar a possibilidade de queda, aspeto focado por uma entrevistada. As questões de insegurança são também associadas ao facto da iluminação ser desadequada em certas zonas.²⁵⁵

O descuido dos donos dos cães que não recolhem os dejetos dos animais e o lixo que se encontra espalhado na rua é, em especial, avaliado por alguns entrevistados como contribuindo para tornar o ambiente envolvente desagradável.²⁵⁶

²⁵⁵ Ver EP1, Aveiro, F, 60-70, linhas: 16-33.

²⁵⁶ Ver EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas:60-69; EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas: 124-131; EP1, Aveiro, F, 60-70, linhas: 79-86.

Para as pessoas com mobilidade reduzida a existência de lixo no chão é um obstáculo acrescido, aumentando as dificuldades de locomoção. Por exemplo, os vidros partidos que se encontram na calçada furam muitas vezes os pneus das cadeiras de rodas.

5.4.1.10 Transportes públicos insuficientes ou inexistentes

A falta de transportes públicos atinge principalmente quem vive fora do centro da cidade, conduzindo a uma forte dependência ao automóvel. A procura de terrenos acessíveis para construir habitação empurra as pessoas para locais periféricos em relação ao resto da cidade, tornando as famílias dependentes do automóvel.²⁵⁷

O seguinte trecho que se transcreve por espelhar de forma clara a realidade de muitas famílias, a sua relação com o automóvel e as políticas de urbanismo que têm vindo a ser desenvolvidas nas últimas décadas, em que se privilegiou a compra de habitação individual, mesmo que isso leve as pessoas para locais isolados, elucida de forma clara esta realidade.

e. Para ir a qualquer lado tenho de pegar no carro, a minha mulher teve de sair para ir ali a baixo à Caixa Geral de Depósitos; qualquer coisa que se faça, qualquer coisa, porque não há uma rede de transportes em condições.

E. Ia perguntar isso mesmo, vi passar um autocarro pequeno.

e. Naquela estrada que é a estrada antiga de Lisboa, é onde passam as carreiras, as carreiras, agora não é Rodoviária, é TRANSDEVE, ou qualquer coisa assim, que vão para Condeixa e depois há duas carreiras, autocarros que passam ali em cima mas passam de meia em meia hora ou uma hora, não há transportes.

E. Não podem contar com isso.

e. Isto não é propriamente Santa Clara, é excêntrico, portanto transportes não há, qualquer coisa que se tenha de fazer tem de se pegar no carro, uma das fortes motivações para sairmos daqui agora é efetivamente a falta de transportes e a completa dependência do automóvel, posso dizer que tenho um neto que anda na escola e de vez em quando o pai ou a mãe pedem para ir buscar o menino, com isto e com aquilo, em tempo de aulas por vezes são trinta quilómetros por dia.

E. Pois, é muito.

e. Estamos entre aspas fora da civilização, a casa é grande de mais, os espaços acabam por ser incómodos porque são grandes de mais, há espaços que não são vividos, há zonas da casa que não são vividas porque somos só dois, claro que os vizinhos já os conhecemos há muitos anos, são muito simpáticos mas...

E. Falta a vivência da cidade.

e. E sobretudo a situação em que nós estamos, nós queremos ir ao cinema, nós queremos ir a um espetáculo, queremos ir a uma conferência, seja o que for e estamos sempre dependentes do automóvel, esta dependência do automóvel, eu que sou apologista cada vez mais da utilização do transporte público, esta dependência do automóvel vem ao arrepio de tudo aquilo que pensamos que deva ser

(EP22, Coimbra, M, 60-70)

²⁵⁷ Ver EP65, Coimbra, F, 50-60,linhas:13-28.

O entrevistado, atualmente reformado, equaciona mudar de residência. A calma e a tranquilidade que procurava quando estava a trabalhar, são agora condicionantes que contribuem para o seu isolamento, já que reside numa zona desprovida de equipamentos e serviços, com uma rede de transportes públicos deficiente. Tendo em conta que a sociedade portuguesa está a envelhecer, esta é uma realidade que afetará cada vez mais indivíduos que correrão o risco de isolamento, caso não tenham capacidade para contrariar esta situação.

Quem vive em localidades com uma rede deficiente de transportes públicos também é obrigado a trazer o automóvel para dentro da cidade. Um entrevistado, estudante universitário em Coimbra e residente em Ançã, combina diversas atividades (escuteiros, treino de andebol e um trabalho em part-time), saindo todos os dias de Ançã às seis da manhã e regressando às vinte e duas horas, o que lhe impossibilita utilizar a rede de autocarros que ligam Coimbra a Ançã, já que o último é às vinte horas. Dentro da cidade, no entanto, costuma deslocar-se de autocarro o que lhe permite poupar no combustível.²⁵⁸

A falta de autocarros à noite e ao fim de semana é outro condicionante identificado por dois entrevistados, ambos estudantes na Universidade de Coimbra, a primeira natural de Braga e o segundo natural de Coimbra. Embora sejam diferentes as funções que lhes atribuem, a falta de autocarros ou a sua fraca fluidez a partir de determinadas horas, coloca certos constrangimentos à deslocação, levando os indivíduos a tomar outras opções. No primeiro caso, a insuficiência de autocarros aos fins-de-semana junto dos terminais de comboio e camionete obriga a entrevistada e muitos colegas que se encontram na mesma situação, a uma despesa extra, já que são obrigados a utilizar o serviço de táxis.²⁵⁹ No segundo caso, a escassez de autocarros, ou mesmo a sua ausência durante o período da noite, para quem tem uma vida noturna, como o referido entrevistado, colocam outro tipo de dificuldades, que no seu caso são ultrapassadas através da adoção da deslocação pedonal.²⁶⁰ De salientar que muitos indivíduos optam, no entanto, por utilizar o automóvel nas suas saídas noturnas com todos os problemas que daí possam advir.²⁶¹

Uma entrevistada, residente numa zona periférica da cidade de Lisboa, que apesar de ter automóvel, o costuma emprestar aos netos ao fim de semana, sublinha as

²⁵⁸ Ver EP31, Coimbra, M, 20-30, Linhas: 1-9, 16-20 e 79-85.

²⁵⁹ Ver EP24, Coimbra, F, 20-30, linhas:73-81

²⁶⁰ Ver EP25, Coimbra, M, 20-30, linhas:21-31.

²⁶¹ Ver EB6, Aveiro, M, 30-40, linhas:203-214.

dificuldades decorrentes do facto dos autocarros só circularem na sua zona até por volta das vinte horas ao fim de semana, o que constitui um forte entrave à sua mobilidade, obrigando-a a gerir as suas atividades de acordo com os horários do autocarro.²⁶²

Outra entrevistada que utiliza maioritariamente o automóvel nas suas deslocações, residindo igualmente numa zona periférica de Lisboa, com um número insuficiente de transportes públicos, embora lhe desagrade esta situação, afirma, ao contrário da anterior, que não condiciona as suas atividades ao horário dos autocarros, acabando por utilizar o automóvel mais do que aquilo que queria.²⁶³

5.4.1.11 Acessibilidade nos transportes públicos

O acesso aos transportes públicos é identificado como um problema por alguns indivíduos. Uma entrevistada, que sofre de problemas nas articulações, menciona as dificuldades que tem em aceder não só ao metropolitano, devido às escadas existentes no ingresso às estações mas, também, a alguns autocarros cujos degraus são muito altos.²⁶⁴

O metro também é avaliado negativamente por um entrevistado com mobilidade reduzida, já que o declive existente entre a plataforma e o metro não lhe permite manter a autonomia a que está habituado, colocando-o numa situação de dependência perante os outros, o que o leva a preferir o autocarro no qual se desloca habitualmente.²⁶⁵

No entanto, o modo como os transportes públicos, nomeadamente os autocarros, são avaliados pelos entrevistados com mobilidade reduzida varia. Dois dos indivíduos entrevistados fazem uma avaliação positiva dos mesmos, embora apontem uma ou outra dificuldade. De destacar que a primeira entrevistada apenas usa o autocarro esporadicamente, já que o seu meio de transporte habitual é o automóvel, enquanto o segundo o usa habitualmente.²⁶⁶ De salientar, que este aponta como principais dificuldades a falta de sensibilidade dos passageiros e de alguns motoristas, alertando para a necessidade de se desenvolverem campanhas que chamem a atenção da população para as questões relacionadas com a deficiência, o que segundo o mesmo, passa pela utilização dos serviços pelos próprios indivíduos com mobilidade reduzida, o que contribuirá para aumentar a sua visibilidade na sociedade.

²⁶² Ver EP18, Lisboa, F, 60-70, linhas:20-46.

²⁶³ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, Linhas:25-29.

²⁶⁴ Ver EP18, Lisboa, F, 60-70, linhas: 81-93.

²⁶⁵ Ver EP62, Lisboa, M, 20-30, linhas: 116-127.

²⁶⁶ Ver EP67, Lisboa, F, 20-30, linhas: 7-24; EP62, Lisboa, M, 20-30, linhas: 38-59.

Os entrevistados com mobilidade reduzida que não utilizam os transportes públicos têm uma visão negativa destes ou das dificuldades inerentes à sua utilização, nomeadamente as associadas às barreiras que possivelmente iriam encontrar no percurso a percorrer antes e depois de saírem do autocarro.²⁶⁷

Outra entrevistada com mobilidade reduzida,²⁶⁸ residente em Coimbra, valoriza o serviço porta a porta disponibilizado pela Autarquia aos utentes com dificuldades de mobilidade. Este, funcionando a pedido do utente e sendo um serviço porta a porta, minimiza os efeitos das barreiras com que se poderia deparar no caminho, caso utilizasse os autocarros regulares, o que lhe permite não depender de outros nas suas deslocações apesar de não ter automóvel, aspeto que salienta, chamando a atenção para a importância que este serviço tem na sua vida e na dos outros utentes.²⁶⁹

A localização desadequada das paragens de autocarro e a falta de bancos para as pessoas se sentarem enquanto esperam, são outras dificuldades identificadas por duas entrevistadas.²⁷⁰

Durante uma entrevista *walk along* na qual uma entrevistada mostrou a paragem de autocarro que costuma utilizar na zona onde reside (Taveiro – Coimbra), a mesma sublinhou as dificuldades que os utentes têm em subir e em descer do autocarro, já que as pessoas são obrigadas a descer para a vala de escoamento das águas quando saem do autocarro, o que torna a descida e a subida mais difíceis. Acresce a isto, o facto de a paragem ser destapada e não ter nenhum local para as pessoas se sentarem.²⁷¹

Esta entrevistada identificou também obstáculos à entrada e saída do comboio no apeadeiro de Taveiro, já que a plataforma fica muito baixa em relação à escada que dá acesso ao comboio, o que dificulta a subida e descida.²⁷²

O facto de nem todos os autocarros disponibilizarem informação aos utentes acerca do nome das paragens durante o percurso, também pode constituir um elemento dissuasor da sua utilização, especialmente para quem não tem prática. Um entrevistado que costuma

²⁶⁷ Ver EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas: 165-178.

²⁶⁸ Ver EP66, Coimbra, F, 30-40, linhas: 21-30 e 36-42.

²⁶⁹ Este serviço foi criado pela Câmara Municipal de Coimbra, sendo da responsabilidade dos Serviços Municipalizados de Transportes de Coimbra, encontrando-se em funcionamento desde Novembro de 1995. Destina-se à população com mobilidade reduzida que não pode utilizar as carreiras normais, funcionando nos dias úteis das 7h30 às 20h30. Existem dois tipos de utilizadores, os pontuais e os regulares. O modo de pagamento é semelhante ao das carreiras normais (passe ou bilhete pré comprado) (http://www.smtuc.pt/servicos/index_transporte.php).

²⁷⁰ Ver EP17, Lisboa, F, 70-80, linhas: 49-69 e 145-154.

²⁷¹ Ver EP59, Coimbra, F, 60-70, linhas: 1-50.

²⁷² Ver EP59, Coimbra, F, 60-70, linhas: 111-161.

deslocar-se de automóvel como passageiro com os pais, perdeu-se uma vez quando começou a utilizar o autocarro, precisamente porque não sabia onde se encontrava, tendo ficado bastante ansioso com a situação.²⁷³

A dificuldade em perceber os horários do autocarro também pode constituir um entrave à sua utilização, aliada ao facto de nem todas as paragens possuírem informações adequadas acerca da hora prevista de chegada àquele local e do percurso que realiza.²⁷⁴

A utilização do metro pode também revelar-se difícil para quem não sabe ler, já que poderá sentir dificuldades na interpretação dos mapas afixados. Uma entrevistada menciona que não utiliza o metro porque tem medo de se perder devido ao facto de não saber ler, o que de resto já aconteceu.²⁷⁵ Outro entrevistado, que também não sabe ler, também afirma não gostar de andar de metro, embora não dê como razão o facto de não saber ler.²⁷⁶

5.4.2 Obstáculos mentais

5.4.2.1 Insegurança

As questões associadas à segurança têm consequências diretas nas práticas de mobilidade dos indivíduos.²⁷⁷

A iluminação deficiente é um dos fatores que concorre para o desenvolvimento de um sentimento de insegurança relativamente ao meio circundante. Uma entrevistada refere que o irmão sai para trabalhar às quatro da manhã o que a deixa preocupada, já que os candeeiros do bairro frequentemente não funcionam. Acresce a isto o facto de residir num bairro já de si inseguro.²⁷⁸ A falha na iluminação torna a deslocação pedonal perigosa quando anoitece, o que tem consequências diretas na vida dos residentes.²⁷⁹

Tendo em conta que grande parte do ano anoitece cedo e que é a essa hora que muitas pessoas têm disponibilidade para andar a pé, sobretudo nas suas vertentes recreativa

²⁷³ Ver EP30, Coimbra, M, 15-20, linhas: 56-62.

²⁷⁴ Ver EP24, Coimbra, F, 20-30, linhas: 2-11; EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas: 198-209; EP44, Coimbra, F, 40-50, linhas: 13-25. Este problema tem vindo a ser minimizado através do desenvolvimento de recursos informáticos que permitem obter informações acerca dos trajetos. No entanto, nem todos os sujeitos têm acesso aos mesmos ou conseguem utilizá-los.

²⁷⁵ Ver EP17, Lisboa, F, 70-80, linhas: 88-102

²⁷⁶ Ver EP15, Lisboa, M, 50-60, linhas: 69-74.

²⁷⁷ Ver EP1, Aveiro, F, 60-70, linhas:39-43.

²⁷⁸ Ver EP16, Lisboa, F, 40-50, linhas: 57-69.

²⁷⁹ Ver EP15, Lisboa, M, 50-60, linhas:46-51; linhas:140-142

e desportiva, o receio associado à escuridão, poderá constituir um grande entrave à deslocação pedonal.²⁸⁰

A falta de manutenção do espaço público, sobretudo quando esta concorre para diminuir a visibilidade, pode igualmente aumentar o sentimento de insegurança. Uma entrevistada conta que existe muito matagal no caminho para casa, o que além de contribuir para que o lixo se acumule, com perigo de incêndio, cria também uma zona propícia a assaltos.²⁸¹

Certas áreas, em especial, são diretamente afetadas pelas questões de segurança que condicionam o quotidiano dos seus residentes, impondo entraves à sua deslocação. Por exemplo, alguns entrevistados referem que por questões de segurança determinados serviços, tais como táxis e autocarros, não entram em certas zonas do bairro onde residem, o que acaba por dificultar a vida dos seus residentes, sobretudo dos mais idosos.²⁸²

De realçar, no entanto, que se nota entre os entrevistados a residir em zonas consideradas mais inseguras uma certa desvalorização da insegurança, associada à gestão do medo. Embora estejam cientes dos problemas existentes, em geral avaliam favoravelmente a sua área de residência, tal como se pode constatar a partir das entrevistas realizadas.²⁸³ Segundo uma entrevistada, o conhecimento que tem da sua área de residência faz com que se sinta segura apesar de esta ser identificada como perigosa, o que não acontece noutras zonas que desconhece. Depreende-se deste depoimento, que é mais fácil gerir o perigo real que o abstrato. O desconhecido assusta mais do que o conhecido, já que é mais difícil saber como agir corretamente.²⁸⁴

A segurança e o bem-estar andam associados. Uma entrevistada refere que a zona da Baixa, em Coimbra, uma zona onde não vai com frequência, não lhe oferece segurança e bem-estar, identificando-a como uma zona pouca atrativa.²⁸⁵

De realçar, no entanto, que a perceção do risco nem sempre está associada a aspetos concretos. Aquilo que se vê, ouve ou lê nos meios de comunicação pode influenciar o

²⁸⁰ Ver EP26, Coimbra, M, 30-40, linhas:62-66; EP11, F, Aveiro, 50-60, linhas:41-53.

²⁸¹ Ver EP19, Lisboa, F, 40-50, linhas:90-105.

²⁸² Ver EP17, Lisboa, F, 70-80, linhas:109-141.

²⁸³ Ver EP17, Lisboa, F, 70-80, linhas:33-40; EP18, Lisboa, F, 60-70, linhas: 113-126.

²⁸⁴ Ver EP19, Lisboa, F, 40-50, linhas:11-23.

²⁸⁵ Ver EP45, Coimbra, F, 30-40, linhas:74-79.

modo como o meio circundante é avaliado, acabando por impor limites às práticas de mobilidade.²⁸⁶

Nota-se, no entanto, que certos indivíduos procuram desenvolver estratégias facilitadoras da deslocação que, de certo modo, lhes permitam contornar as hostilidades. Um entrevistado conta que no bairro onde reside, considerado como inseguro, as mulheres que saem muito cedo quando ainda está escuro para não serem assaltadas deslocam-se em grupo.²⁸⁷

Uma entrevistada, que trabalha em determinada zona de Lisboa onde, segundo a mesma, se encontram muitos toxicodependentes, opta por utilizar calçado mais confortável e funcional para poder caminhar melhor nessa zona. Quando chega ao local de trabalho troca de calçado.²⁸⁸

5.4.2.1.1 Perceção pelos pais/mães dos níveis de insegurança a que as crianças estão expostas

Quanto às crianças, o modo como as questões de segurança são compreendidas pelos pais tem um impacto importante na sua deslocação. Fatores como a insegurança rodoviária e o perigo de ataques por parte de estranhos fora da escola, em especial, têm um papel importante nas escolhas de mobilidade das crianças, sobretudo quando estas começam a ter idade para ir para a escola sozinhas.

Uma mãe com dois filhos, um de sete anos e outra de quinze anos, cujos filhos costumam ir para a escola de automóvel, o filho com a entrevistada, e a filha com o pai, explica que nos dias em que o marido não pode levar a filha à escola e esta tem de ir a pé sozinha, tem receio que algo lhe aconteça, não ficando descansada enquanto não lhe telefona.²⁸⁹ Outros pais e mães entrevistados partilham os mesmos receios, combinando uma perceção abstrata do risco com questões concretas de insegurança rodoviária.²⁹⁰

Outro pai compara os hábitos de mobilidade de quando era criança com os atuais, referindo-se, por um lado, às alterações ocorridas no tráfego automóvel, que se tornou mais intenso e, por outro, ao modo como as questões gerais associadas à segurança são construídas pelos meios de comunicação e percebidas pelo público em geral. Segundo o

²⁸⁶ Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:139-155; EP21, Lisboa, M, 60-70. Linhas:128-159.

²⁸⁷ Ver EP15, Lisboa, M, 50-60, linhas:55-62; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:

²⁸⁸ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:187-197.

²⁸⁹ Ver EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:25-34.

²⁹⁰ Ver EP45, Coimbra, F, 30-40, linhas:151-167; EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:58-69 e 70-74;

mesmo, há uma construção do medo que leva as pessoas a reforçar os cuidados com as crianças.²⁹¹

Por outro lado, duas mães entrevistadas, uma com dois filhos de oito e catorze anos e outra com dois filhos de dez e onze anos, apesar de se mostrarem informadas dos perigos existentes, referem a importância da gestão do risco para o crescimento e aprendizagem dos filhos. A primeira mãe leva apenas a filha mais nova para a escola, sendo que o mais velho já vai sozinho desde os nove, dez anos. A segunda mãe apenas vai buscar os filhos ao fim do dia quando anoitece, sendo que já vão sozinhos para a escola.²⁹²

Um pai com dois filhos, cujo mais velho, de doze anos, já anda de autocarro sem companhia e que começará no ano seguinte a ir sozinho a pé para a escola, enquanto o outro, a frequentar o primeiro ciclo do ensino básico, ainda vai com o pai para a escola de automóvel, refere que é importante deixar as crianças irem sozinhas para a escola para que aprendam a ser autónomas. Salienta, no entanto, que para alguns pais isso é considerado negligência.²⁹³ Uma entrevistada, refere, por exemplo, que alguns pais têm medo que os filhos vão de autocarro para a escola porque já foram alvo de ataques dentro deste.²⁹⁴

5.4.2.2 Avaliação dos transportes públicos

Os transportes públicos têm um papel marcante na gestão da mobilidade, constituindo um importante aliado dos modos de deslocação suaves em geral e, da deslocação pedonal, em particular.

Além das questões da acessibilidade mencionadas anteriormente, colocam-se outras barreiras à sua utilização associadas sobretudo à perceção que os indivíduos têm dos transportes públicos. O facto da rede de transportes públicos não se adequar às necessidades dos indivíduos leva-os, quando existem outras opções, a escolher outros meios de deslocação. Em particular, a frequência dos transportes, a sua fluidez, o tempo gasto na deslocação, o número de transbordos, e os seus custos, poderão obstaculizar o seu uso.

²⁹¹ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:175-212

²⁹² Ver EP62, Coimbra, F, 30-40, linhas: 101-110; EP6, Aveiro, F, 40-50, linhas: 21-33.

²⁹³ Ver EP48, Coimbra, F, 40-50, linhas:7-24.

²⁹⁴ Ver EP44, Coimbra, F, 40-50, Linhas:116-119.

A fraca fluidez dos horários, acrescida do facto de nem sempre haver transportes diretos entre a origem e o destino, são fatores que também podem colocar constrangimentos, levando os sujeitos a optar por outros meios de deslocação.²⁹⁵

A comodidade e a perceção que o tempo gasto nos transportes é demasiado face ao tamanho do percurso também constituem um sério entrave à sua utilização. Uma entrevistada, que vive numa zona não central da cidade, afirma que se não levasse os filhos à escola de automóvel, estes, teriam de se levantar às cinco da manhã para chegar a horas à escola que não fica na sua zona de residência. Outro entrevistado, residente na mesma zona, também tem uma perceção negativa dos transportes públicos, baseada no tempo excessivo que gastaria com o percurso.²⁹⁶

Mesmo para quem reside no centro da cidade e está acostumado a utilizar os transportes públicos, o facto de não se ter transporte direto para o local de trabalho pode constituir uma limitação. Uma entrevistada, com dois filhos, residente em Lisboa, que normalmente combina a deslocação pedonal com o metro, explica que utiliza o automóvel apenas quando tem de se deslocar em trabalho a uma zona da cidade que não tem transportes diretos. Caso não fosse de automóvel, teria de combinar o metro com o autocarro, o que demoraria mais tempo de que não dispõem com duas crianças de dois meses e dois anos.²⁹⁷

Se o tempo gasto nos transportes públicos é muito superior ao tempo gasto quando se utiliza o automóvel, este é a opção natural. Isto acontece sobretudo em pequenos percursos em que os custos com o combustível, em comparação com os gastos com os transportes públicos, não são muito superiores.

A comodidade e a liberdade facultadas pelo automóvel, sobrepõem-se à questão dos custos. De salientar que se forem contabilizados apenas as despesas com o combustível, sobretudo quando há estacionamento não pago disponível, os gastos podem ser inferiores aos com o transporte público que não consegue, deste modo, competir com o automóvel.

Um entrevistado refere que aquilo que gasta com gasolina é praticamente o mesmo que gastaria com o passe se se deslocasse de autocarro para a Faculdade.²⁹⁸ Outra entrevistada residente na Barra e que trabalha em Aveiro, também refere que, caso optasse

²⁹⁵ Ver EP45, Coimbra, F, 30-40, linhas:122-130; EP43, Coimbra, M, 30-40, linhas: 60-68; EP65, Coimbra, F, 50-60, linhas:106-112.

²⁹⁶ Ver EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas: 6-10 e 28-30; EP50, Coimbra, M, 30-40, linhas:114-123.

²⁹⁷ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:156-163.

²⁹⁸ Ver EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas:24-52.

pelos transportes públicos, aquilo que gastaria com o seu passe e com o do seu filho, que vem com ela para Aveiro, seria superior aos custos que tem com o combustível, o que aliado à comodidade proporcionada pelo automóvel faz com que este seja a sua primeira opção.²⁹⁹ Outra entrevistada ainda, refere que os custos do bilhete de ida e volta do *ferry boat* que liga São Jacinto a Aveiro são muitos elevados, sobretudo para quem transporta o automóvel no mesmo, o que leva certas pessoas a optar por se deslocar de automóvel por estrada apesar do percurso ser longo.³⁰⁰

A disponibilidade de estacionamento não pago no local de trabalho ou estudo, por exemplo, é um fator que incentiva a utilização do automóvel. Uma entrevistada, residente em Lisboa, refere que quando trabalhava se deslocava de automóvel para o local de trabalho onde dispunha de um parque de estacionamento, embora não precisasse porque vivia perto.³⁰¹ Outra entrevistada, residente em Coimbra, também se desloca sempre de automóvel para o local de trabalho que fica numa zona de difícil estacionamento, porque dispõe de parqueamento.³⁰²

Por outro lado, quando os entrevistados residem em zonas bem servidas de transportes públicos, tendem a utilizá-los para se deslocar para locais em que o estacionamento é difícil e caro. Vários entrevistados referem que preferem utilizar os transportes públicos em vez do automóvel para ir à Baixa de Lisboa e de Coimbra, zonas bem servidas de transportes públicos, onde o estacionamento é escasso e caro.³⁰³

Deste modo, quando as vantagens do transporte público se sobrepõem às desvantagens, os indivíduos poderão equacionar utilizá-los, fator referido por um entrevistado que afirma que só utiliza os transportes públicos quando estes lhe trazem benefícios.³⁰⁴ De referir, que todos os entrevistados que utilizam maioritariamente o automóvel nas suas deslocações e que referem trocar o automóvel pelos transportes públicos em determinadas situações, o fazem apenas em situações especiais que ultrapassam as rotinas diárias.

²⁹⁹ Ver EP7, Barra, F, 40-50, linhas:38-57.

³⁰⁰ Ver EP3, Aveiro, F, 40-50, linhas:4-29.

³⁰¹ Ver EP38, Lisboa, F, 70-80, linhas:49-55.

³⁰² Ver EP27, Coimbra, F, 40-50, linhas:14-18.

³⁰³ Ver EP18, Lisboa, F, 60-70, linhas:9-15; EP28, Coimbra, M, 60-70, linhas:21-34; EP21, M, Lisboa, 60-70, linhas:91-98.

³⁰⁴ Ver EP39, Lisboa, M, 60-70, linhas:14-26.

A possibilidade de aquisição do passe social³⁰⁵, em particular, parece servir de incentivo à utilização dos transportes públicos, pelo menos quando estes têm vantagens sobre os outros modos de deslocação.³⁰⁶

De salientar ainda que quando os indivíduos se predispõem a utilizar determinado serviço de transportes e este não corresponde às suas expectativas depressa é abandonado, voltando à sua rotina normal. Para que as pessoas troquem o automóvel por outro meio de deslocação, este tem de lhes trazer vantagens claras. Uma entrevistada que usa o automóvel em todas as suas deslocações refere que embora tenha tentado utilizar o serviço de Ecovias³⁰⁷ quando este foi criado em Coimbra, acabou por desistir porque o seu horário de funcionamento não se adequava aos seus hábitos de deslocação na altura. O facto da experiência inicial ter sido mal sucedida funcionou de forma dissuasora, colocando este projeto de lado, sem que mais tarde tenha voltado a fazer uma nova tentativa de utilização.³⁰⁸

5.4.2.3 Gestão do tempo

A gestão do tempo assume um papel preponderante na escolha dos meios de deslocação. O automóvel, em particular, surge como um aliado importante nas deslocações quotidianas, combinando a comodidade com a rapidez.³⁰⁹

No caso dos entrevistados com filhos em idade escolar, a gestão do tempo assume um papel fundamental no seu quotidiano, já que a maioria dos indivíduos tem de articular os seus horários com os dos filhos. Para as crianças, o automóvel acaba por ser o meio de deslocação mais viável, já que os pais os deixam na escola a caminho do seu trabalho. Isto

³⁰⁵ Estas entrevistas foram realizadas em 2011. Entretanto o Despacho normativo nº 1/2012 de 27 de Janeiro determinou uma redução na bonificação dos passes de 3ª idade, reformado, pensionista, estudantes e social + que passou dos 50% para os 25%. Em relação aos alunos houve uma nova alteração constante da Portaria nº 268-A/2012 de 31 de Agosto, estando previstos descontos entre os 25% e os 60% mas só para as crianças e jovens das famílias cujos rendimentos médios mensais sejam iguais ou inferiores a 503 euros. Os descontos passaram a ser feitos com base nos rendimentos e não na idade.

Comparando 2011 com 2012 foram vendidos na Carris na modalidade criança menos 1.204 passes, na modalidade 3ª idade menos 267.733 e na modalidade Reformados/pensionistas menos 16.026 (Carris, 2013).

³⁰⁶ Ver EP38, Lisboa, F, 70-80, linhas:3-10; EP21, Lisboa, M, 60-70, linhas: 88-89; EP58, Coimbra, F, 60-70; linhas:160-165.

³⁰⁷ Serviço de park & ride criado em 1998 que permitia os utentes estacionar em determinados parques na cidade fazendo o resto do caminho até ao destino em mini autocarros específicos. O serviço que, segundo a autarquia, dava prejuízo, foi extinto em 2006. Atualmente existe apenas um serviço de park & ride que combina o estacionamento com o transporte em carreiras normais de autocarros (<http://www.smtuc.pt/ecovia/index.php>).

³⁰⁸ Ver EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:158-170.

³⁰⁹ Ver EP13, F, Aveiro, 30-40, linhas:18-26.

acontece, quer no caso das crianças que residem perto da escola, quer no caso das que residem mais longe. Para a maioria dos pais não seria prático levar a criança à escola a pé e depois voltar atrás para ir buscar o automóvel.³¹⁰ O facto de se ter mais do que um filho em escolas diferentes aumenta as dificuldades.³¹¹

As atividades extra curriculares implicam também uma gestão apertada do tempo, o que leva, mais uma vez, os pais a optar pelo automóvel em detrimento de outros meios de deslocação. Mesmo os pais que levam os filhos à escola a pé acabam por conduzir os filhos de automóvel para as atividades extra curriculares.³¹²

O grande fluxo de trânsito que se forma no final do dia provoca atrasos nos transportes públicos, levando os indivíduos a optar pelo automóvel em detrimento do autocarro.³¹³ Segundo um entrevistado residente em Coimbra, os transportes públicos embora se adaptem às necessidades dos pais sem horários muito rigorosos, para os outros, principalmente para aqueles cujos filhos têm diversas atividades após o horário escolar, não são uma opção exequível, já que apesar dos autocarros terem vindo a melhorar, ainda têm uma fluidez insuficiente.³¹⁴

De salientar, que uma mãe e um pai entrevistados referem que nas escolas dos seus filhos, os pais, utilizam um sistema rotativo de boleias para levar as crianças às atividades, o que permite, de certa forma, minimizar a pressão diária a que muitos pais estão sujeitos devido à dificuldade de articular os seus horários com os dos seus filhos.³¹⁵

Não são só os pais ou as pessoas em idade ativa que referem a importância do automóvel na gestão do tempo, uma entrevistada reformada refere que gostaria de andar mais a pé mas isso implicaria uma diminuição das tarefas realizadas durante o dia.³¹⁶

5.4.2.4 Comodidade

O esforço físico associado à deslocação pedonal e a exposição às condições climáticas, são alguns constrangimentos associados à deslocação pedonal que fazem do

³¹⁰ Ver EP48, Coimbra, M, 40-50, linhas:30-37; EP51, Coimbra, M, 30-40, linhas:9-15; EP43, Coimbra, M, 30-40, linhas:14-20; EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:10-20.

³¹¹ Ver EP42, Coimbra, F, 30-40, linhas:8-12 e 21-26.

³¹² Ver EP61, Coimbra, F, 30-40, linhas:31-36.

³¹³ Ver EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:49-55.

³¹⁴ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:125-140.

³¹⁵ Ver EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:34-41; EP42, Coimbra, F, 30-40, linhas:28-39.

³¹⁶ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas:13-15.

automóvel a solução mais cómoda em certas circunstâncias.³¹⁷ Nota-se, em especial, nas entrevistas realizadas aos pais e mães, a preocupação em proteger os filhos da chuva.³¹⁸

No entanto, a comodidade associada ao automóvel conduz, segundo alguns entrevistados, ao comodismo. Um entrevistado afirma que quando comprou o automóvel deixou de utilizar os autocarros e de andar a pé, reconhecendo que ficou dependente do mesmo, sobretudo a partir do momento em que a primeira filha entra na escola.³¹⁹ Outro entrevistado, associa a utilização do automóvel não só ao comodismo mas, também, a uma certa preguiça.³²⁰ Outro ainda, estabelece uma relação entre o comodismo e o cansaço decorrente das atividades diárias.³²¹

Esta dependência ao automóvel, limita a disponibilidade para adotar outras soluções que, à partida, implicariam romper com rotinas pré-estabelecidas assentes na utilização do automóvel.³²²

Quem anda a pé ou de transportes públicos acaba por encontrar soluções que lhe permitem facilitar a deslocação, diminuindo o esforço. Por exemplo, um entrevistado que apesar de ter automóvel se desloca sobretudo a pé, refere que costuma fazer as compras diariamente quando vem do trabalho, não tendo por costume fazer grandes volumes de compras.³²³ Outra entrevistada que não tem automóvel utiliza um carrinho de compras para facilitar o seu transporte.³²⁴

5.5 Avaliação do Espaço Público

A partir da análise das entrevistas verifica-se que a maioria dos entrevistados considera que as melhores zonas para caminhar são planas, têm passeios limpos, amplos e sem depressões, oferecem segurança e não têm excesso de trânsito. As zonas ao pé do rio ou do mar, na cidade ou fora da cidade, são as que, segundo a maioria dos entrevistados, correspondem a estas características. As zonas verdes estão também entre as preferidas da

³¹⁷ Ver EP30, Coimbra, M, 15-20, linhas:32-40; EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas:137-145.

³¹⁸ Ver EP46, Coimbra, F, 20-30, linhas:3-13; EP49, Coimbra, M, 40-50, linhas:3-11.

³¹⁹ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:115-122.

³²⁰ Ver EP48, Coimbra, M, 40-50, linhas:25-28.

³²¹ Ver EP23, Coimbra, M, 20-30, Linhas:94-101.

³²² Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:278-286; EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:116-130; EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas:173-179.

³²³ Ver EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas:31-35.

³²⁴ Ver EP6, Aveiro, F, 40-50, linhas:71-72.

maioria dos entrevistados, o que desperta a atenção para a relação entre a deslocação pedonal e o lazer.

Por outro lado, o excesso de trânsito, os declives associados à orografia de algumas cidades e a falta de limpeza e manutenção concorrem para tornar a prática de deslocação pedonal desagradável.³²⁵

O excesso de trânsito pode mesmo contribuir para transformar zonas que à partida são agradáveis e interessantes do ponto de vista histórico e arquitetónico, como, por exemplo, a zona de Belém, em Lisboa, em locais menos aprazíveis. Uma entrevistada com mobilidade reduzida embora eleja a zona de Belém como uma das zonas onde gosta de ir, identifica o excesso de trânsito como um condicionante.³²⁶



Figura 5.12 Excesso de automóveis em Belém (Lisboa) e na Universidade de Coimbra.

A zona do Parque das Nações é identificada por alguns entrevistados como uma das melhores para passear em Lisboa, não só porque é plana mas, também, porque é muito concorrida e tem locais privilegiados para o peão que facilitam a deslocação.³²⁷

A envolvente pode, contudo, concorrer para tornar uma zona agradável independentemente dos declives e do estado do piso. Alfama constitui um exemplo.³²⁸

Por outro lado, uma zona identificada como agradável do ponto de vista do piso pode não ser atraente para algumas pessoas. Como exemplo, surge a zona da Baixa, em Coimbra.³²⁹

³²⁵ Ver EP22, Coimbra, M, 60-70, linhas:159-177; EP23, Coimbra, M, 20-30, linhas: 85-91; EP32, Aveiro, M, 20-30, linhas:84-90; EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:124-133.

³²⁶ Ver EP63, Lisboa, F, 60-70, linhas:148-158.

³²⁷ Ver EP68, Lisboa, F, 40-50, linhas:136-140; EP21, Lisboa, M, 60-70; linhas:179-187

³²⁸ Ver EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas:45-50.

A percepção de que determinado local é inseguro leva as pessoas a afastar-se do mesmo, optando por zonas com mais pessoas, o que poderá ter consequências diretas na vivência de determinados espaços, nomeadamente de certos jardins e espaços verdes que, tendo vindo a ser abandonados pela população, estão cada vez mais degradados.³³⁰ Alguns entrevistados lembram que se estes espaços fossem guardados, se tornariam mais seguros, o que atrairia mais pessoas.³³¹

A falta de jardins vigiados junto das áreas residenciais, acessíveis a toda a população, é identificado por outra entrevistada, residente em Lisboa, como um dos obstáculos à deslocação pedonal, já que para que as pessoas possam usufruir de espaços verdes são frequentemente obrigadas a deslocar-se propositadamente, sendo que estes nem sempre estão facilmente ao alcance de todos.³³²



Figuras 5.13: A criação de um pequeno jardim junto do El Corte Inglés, em Lisboa, ajudou a tornar o espaço mais agradável.

Um entrevistado, residente em Coimbra, também salienta a inexistência de locais para caminhar um pouco ao fim do dia ou ao fim-de-semana seguros e acessíveis, perto dos locais onde as pessoas residam.³³³ Outro entrevistado, residente numa zona mais periférica da cidade de Coimbra, também menciona que não existem zonas verdes nas freguesias mais afastadas do centro, o que constitui um entrave para muitas pessoas que não podem deslocar-se ao centro da cidade para usufruir de espaços verdes.³³⁴

³²⁹ Ver EP52 Coimbra, M, 30-40, linhas:53-58.

³³⁰ Ver EP25, Coimbra, M, 20-30; Linhas:106-113.

³³¹ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas:84-93; EP44, Coimbra, F, 40-50, linhas:187-190; EP47, Coimbra, F, 30-40, linhas:73-97.

³³² Ver EP38, Lisboa, F, 70-80, linhas:111-121.

³³³ Ver EP26, Coimbra, M, 30-40, Linhas73-84.

³³⁴ Ver EP41, Coimbra, M, 60-70, linhas:38-40.

Uma entrevistada, residente numa zona periférica de Lisboa que devido ao facto de ter diabetes tem de caminhar cerca de duas horas por dia, diz que para o fazer se tem de deslocar de autocarro até a um determinado jardim, já que a zona onde reside não tem espaços adequados à deslocação pedonal.³³⁵

A existência de zonas onde as crianças e adultos possam conviver junto das zonas de residência, nomeadamente parques infantis, além de constituir um incentivo à deslocação pedonal, poderá também estimular a inserção na vida comunitária. Uma entrevistada com dois filhos diz que frequenta o parque infantil da sua área de residência, tendo feito amizades com outras mães.³³⁶

Uma entrevistada elege mesmo o jardim da Estrela, em Lisboa, como a zona onde mais gosta de caminhar devido, entre outras coisas, à mistura de gerações que lá encontra. Este é, na realidade, um jardim muito utilizado por diversas gerações durante todo o dia, acabando por constituir um reduto numa zona desagradável em termos de trânsito em Lisboa.³³⁷

Para outros entrevistados, no entanto, a prática de deslocação pedonal não está necessariamente associada a zonas verdes. Uma entrevistada, que costuma caminhar regularmente em companhia do marido e/ou de amigos, indica como melhores zonas para caminhar diversas artérias da cidade de Coimbra. A entrevistada, que apesar de se deslocar de automóvel para o trabalho, privilegia a deslocação pedonal ao fim do dia e ao fim de semana, aponta como um dos aspetos a melhorar relativamente à deslocação pedonal, o aumento do número de pessoas a andar a pé. Na realidade, um dos elementos que valoriza é precisamente o contacto com a cidade e com os outros.

O excesso de trânsito é, por outro lado, um fator que a incomoda e que a leva a procurar percursos alternativos para fugir ao trânsito. Esta é uma estratégia identificada por alguns entrevistados, principalmente quando procuram relaxar ou fazer exercício físico.³³⁸

Para alguns entrevistados não é só o trânsito automóvel que concorre para tornar uma zona desagradável, a confusão e o excesso de peões, também são identificados negativamente por dois entrevistados, o que nos remete para as questões da negociação do espaço público e para as relações de poder que o atravessam.³³⁹

³³⁵ Ver EP19, Lisboa, F, 40-50, Linhas:53-73.

³³⁶ Ver EP53, Lisboa, F, 30-40, linhas:207-215.

³³⁷ Ver EP54, Lisboa, F, 30-40, linhas:60-67.

³³⁸ Ver EP27, Coimbra, F, 40-50, linhas:49-71, EP33, Aveiro, F, 20-30, linhas:46-50.

³³⁹ Ver EP31, Coimbra, M, 20-30, linhas:43-52; EP39, Lisboa, M, 60-70, linhas:65 e 69.

Uma entrevistada resume do seguinte modo os atributos que uma zona agradável para caminhar deverá conter:

E. E onde é que gosta de andar a pé em Lisboa?

e. Pronto, gosto daquele espaço meio idílico, não é? Em que tenho verdes por um lado, tenho passeios suficientemente largos para mim, longe dos carros, onde consigo usufruir disto, portanto, de um índice de pedonalidade aceitável, em que se me apetecer descansar um pouco tenho um banco

(EP40, Lisboa, F, 60-70)

Esta ideia é completada por outra entrevistada que diz:

e. Uma cidade caminhável seria uma cidade que na realidade respondesse aos discursos e às fantasias de quem as constrói, portanto uma cidade com passeios confortáveis, com carros estacionados de maneira a não impedir o movimento dos peões, com obras devidamente sinalizadas, e sinalizadas com segurança, quando digo as obras, digo aquelas obras no passeio, aquelas aberturas para meter o gás, a eletricidade, essas obras todas, este tipo de obras de renovação urbana que é preciso fazer, tudo devidamente assinalado, são as coisas fundamentais, o resto, o resto, pronto, os passeios transitáveis sem obstáculos, porque depois, como viu ali aqueles postes no meio do caminho, portanto aquilo são aberrações autênticas, uma cidade sem aberrações, um caminho sem aberrações, portanto sem ... aberrações são aquilo que são obstáculos que não devem estar no sítio onde as pessoas transitam.

(EP70, Coimbra, F, 50-60).

Resumindo:

e. Uma cidade ideal em termos de mobilidade é ter, para simplificar, é ter sítio para os carros, é ter sítio para as pessoas, ter sítio para os carros, ter sítio para as bicicletas, ter sítio para os jardins, ter sítio para as crianças, ter sítio para as pessoas de idade, portanto a cidade tem de estar organizada de forma a servir o cidadão.

(EP39, Lisboa, M, 60-70).

5.6 Incentivos à Prática de Deslocação Pedonal

Segundo os entrevistados, o que poderia contribuir para colocar mais pessoas a andar a pé seria a criação de condições que facilitassem a deslocação pedonal, reduzindo o trânsito, tais como: criar ruas pedonais, taxar a entrada dos automóveis na cidade,

desenvolver parques de estacionamento nas periferias, incrementar alternativas à deslocação automóvel, promovendo a intermodalidade, por exemplo e proibindo o estacionamento em determinadas zonas.

A criação de espaços verdes que atraiam pessoas e incentivem a prática desportiva está também entre as propostas apontadas, assim como a implementação de medidas de segurança e a criação de campanhas que associem a deslocação pedonal à redução de custos.

Alguns entrevistados sublinham ainda a importância da consciencialização da população para a mudança de hábitos, embora estejam cientes que estes deverão estar associados à promoção de medidas facilitadoras da deslocação pedonal e que o ritmo diário não favorece os modos de deslocação suaves, sobretudo quando realizados ao ar livre, já que, por outro lado, aos fins-de-semana, os centros comerciais se enchem de “caminhantes” num ambiente protegido.³⁴⁰ Segundo um entrevistado, embora já se note uma maior consciencialização para a importância da deslocação pedonal, as pessoas deslocam-se normalmente de automóvel para os locais onde vão caminhar, o que denota que esta é uma prática ainda restrita com tempos e lugares próprios.

5.7 Direitos do Peão

O Parlamento Europeu adotou em 1988 a *Carta Europeia dos Direitos do Peão* (http://www.diba.cat/c/document_library/get_file?uuid=246cdcd3-0c1b-4056-9573-115f2eb986b3&groupId=7294824) (anexo XII) que define um conjunto de princípios que visam facilitar a circulação.³⁴¹

A nível nacional, o município de Lisboa, foi o primeiro a assinar a *Carta Municipal do Direito do Peão*, a 22 de Setembro de 2008, dia Europeu sem carros, tendo-se comprometido, deste modo, a defender os direitos do peão (anexo XII) (http://www.aca-m.org/w/images/f/ff/Carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf).

³⁴⁰ Ver EP13, Aveiro, M, 30-40, linhas:69-73; EP26, Coimbra, M, 30-40, linhas:100-108; EP27, Coimbra, F, 40-50, linhas:72-78; EP29, Coimbra, F, 15-20, linhas:55-61; EP33, Aveiro, F, 20-30, linhas:114-128; EP33, Aveiro, F, 20-30, linhas:103-108; EP35, Lisboa, M, 30-40, linhas:72-81; EP36, Lisboa, M, 15-20, linhas:46-54.

³⁴¹ Estes incluem espaços públicos com qualidade que correspondam às necessidades do peão em geral, que favoreçam a convivialidade e que sejam adequados às pessoas com mobilidade reduzida, o que passa pela eliminação das barreiras arquitetónicas e pela criação de zonas específicas para peões bem integradas no resto da cidade. É ainda definido o direito à deslocação em condições de segurança, o que inclui não só a segurança rodoviária mas, também, a poluição sonora e ambiental. Finalmente, é também consagrado o direito à criação de infraestruturas que facilitem a intermodalidade, tais como uma rede de transportes acessível e pistas para bicicletas.

Este documento adaptado da Carta elaborada em 2005 pela Associação de Cidadãos Auto-mobilizados (ACA-M) e pela Associação para a Promoção da Segurança Infantil (APSI), reforça a ideia da universalidade e fragilidade do peão.³⁴²

Castelo Branco, por sua vez, foi o primeiro município a assinar, a 12 de Julho de 2011, a *Carta de Compromisso do “Walk21* (www.walk21.com)³⁴³ (anexo XII) e a segunda cidade a assinar a *Carta Municipal do Direito do peão*.

Apesar destas iniciativas serem cada vez mais frequentes, a noção de que os peões, tal como qualquer utilizador da rua, têm direitos, é algo que ainda está pouco presente, segundo aquilo que se constata a partir da análise das entrevistas. Nota-se alguma dificuldade por parte de diversos entrevistados em assinalar os seus direitos e, mesmo, em apontar obstáculos. O facto dos indivíduos quotidianamente serem obrigados a contornar barreiras pode tornar-se uma rotina, levando à sua desvalorização.³⁴⁴

A normalização da prática de deslocação pedonal, associada à repetição, poderá acarretar uma minimização da importância da deslocação pedonal e uma subsequente desvalorização dos direitos do peão, levando os indivíduos a centrar-se sobretudo na sua capacidade de deslocação, de tal modo que as dificuldades e, conseqüentemente, os direitos, são medidos de acordo com a aptidão para contornar os obstáculos.

No entanto, não são só as pessoas com facilidade de mobilidade que desvalorizam os obstáculos. Uma entrevistada que se move em cadeira de rodas, tendo como meio de transporte principal o automóvel, refere que a habituação às dificuldades faz com que de certo modo se tenha adaptado às mesmas, de tal modo que age automaticamente perante as barreiras com que se depara. A entrevistada chama a atenção para um certo conformismo que se instala, sublinhando a necessidade das pessoas com mobilidade reduzida se

³⁴² Tal como a anterior Carta, esta, também define o direito à livre circulação, o que passa pela desobstrução dos passeios, pela sua manutenção e pela eliminação das barreiras arquitetónicas. Define ainda o direito à circulação em condições seguras e o direito à acessibilidade, o que implica, entre outras coisas, a implementação de passeios rebaixados, percursos pedonais alternativos aos rodoviários, vias pedonais contínuas que facilitem a deslocação, entre outras. É ainda consagrado o direito ao usufruto do espaço público, o que obriga a impor limites de velocidade em determinadas zonas, tais como escolas, lares de idosos, entre outras.

³⁴³ O *Walk21* é uma Associação não lucrativa internacional fundada por John Butcher em 1999, que tem como objetivo promover a deslocação pedonal e os direitos do peão, nomeadamente o direito a caminhar em segurança e a dispor de espaços públicos com qualidade. Entre as atividades da associação está a organização anual de um congresso internacional dedicado à temática. Outras das ações que desenvolvem é a assinatura da Carta walk21 (anexo XII). Atualmente esta já foi assinada por 4.188 signatários, 15 dos quais portugueses. O país que conta com maior número de adesões é o Reino Unido. A Carta apresenta oito objetivos estratégicos que visam promover uma nova cultura da mobilidade assente na deslocação pedonal e no respeito pelo peão (www.walk21.com). Acedido a 13/01/2014).

³⁴⁴ Ver EP15, Lisboa, M, 50-60, linhas:23-29.

mostrarem e lutarem pelos seus direitos, não ficando presas à ideia de que alguém as ajudará a ultrapassar os obstáculos.³⁴⁵

Nota-se, contudo, por parte de alguns entrevistados, uma certa resistência aos obstáculos que denunciam junto de quem os possa resolver.³⁴⁶ No entanto, embora alguns entrevistados se recusem a ceder aos obstáculos, noticiando-os, estas, são em geral ações pontuais, relacionadas com questões específicas que dificultam o dia-a-dia dos visados ou de alguém que lhes é próximo, sendo diminutas as práticas concertadas a favor dos direitos do peão que englobem questões relacionadas com a deslocação pedonal como um todo.³⁴⁷

De ressaltar, que se observa, por vezes, uma relação conflituosa entre peões e automobilistas, notando-se um certo conflito de papéis, já que a maioria dos entrevistados acumula os dois, o que nos remete para a questão das relações de poder que se constroem no espaço público que opõem diferentes interesses. Transcreve-se parte da entrevista seguinte por se considerar relevante para exemplificar esta dualidade de papéis.

e. Olhe é assim, o peão no xadrez é uma peça muito importante que pode ser promovida a rainha que é a peça mais importante e eu digo sempre que o peão é uma peça muito importante no xadrez porque pode ser promovido e eu acho que o peão deve ser muito respeitado mas o peão também deve respeitar

E. Há direitos e deveres.

e. Ora bem, eu acho que o peão precisa dos passeios porque há ruas em que o passeio quase que não existe e há ruas em que os carros invadiram os passeios e então há aqui um problema porque o peão não está a ser respeitado, porque os carros ou outra coisa qualquer estão a ocupar um espaço que é deles e nesse

³⁴⁵ Ver EP67, Lisboa, F, 20-30, linhas:107-117 e 162-185.

³⁴⁶ Ver EP17, Lisboa, F, 70-80, linhas:163-171; EP59, Coimbra, F, 60-70, linhas: 17-21 e 122-127; EP44, Coimbra, F, 30-40, linhas:52-58; EP69, Lisboa, F, 60-70, linhas:132-153.

³⁴⁷ Como exemplos temos: o protesto dos moradores da Avenida dos EUA contra os atropelamentos que aí ocorrem devido ao excesso de velocidade (Jornal Público de 01/06/2001); os moradores da zona Norte da Avenida de Ceuta bloquearam o trânsito durante uma hora a partir das 18h00 para reivindicar a construção de uma passagem segura para peões (Jornal Público de 17/04/2002); protesto do Movimento de utentes dos transportes públicos do Porto contra o aumento dos tarifários (Jornal Público de 01/08/2011); protesto dos habitantes do lugar da Cabreira, Felgueiras, contra a abertura de uma variante à cidade sem a construção de uma passagem para peões (Jornal Público de 27/09/2001); Marcha na Avenida da Liberdade, em Lisboa, pelo cidadão deficiente (www.TVI24iol.pt/sociedade/deficiencia/marcha-pela-igualdade-exige-direitos-para-deficientes), criação de uma petição por um grupo de alunos do Instituto Superior Técnico que reclamam o espaço agora ocupado por automóveis no campus do IST-Alameda (peticaopublica.com/pview.aspx?pi=ISTdospeoes); Os moradores do Borel, Amadora, entregaram um abaixo-assinado na Câmara, assinado por 700 pessoas, a exigir uma passagem para peões na Avenida Castro Guimarães (Jornal de Notícias de 05/11/2004); Protesto contra a falta de passeios nas Taipas (Jornal de Notícias de 31/05/2005); Populares cortam trânsito em sinal de luto e protesto pela morte de uma criança de sete anos numa passadeira na Avenida de Ceuta, em Lisboa (Jornal de Notícias de 29/04/2006); criação de um grupo no facebook “uma passagem aérea de peões na EN 206 que cruza o centro da cidade de Fafe” (Jornal de Notícias de 04/05/2010); «José Lima termina em Faro viagem em cadeira de rodas que resume como “um grito de revolta”» (Jornal de Notícias de 21/08/2007). O artigo relata a viagem de vinte dias feita por um cidadão tetraplégico entre Viana do Castelo e Faro para chamar a atenção para as dificuldades que os deficientes têm de atravessar.

aspeto o peão tem toda a razão e até deve lutar para que essas coisas não aconteçam, outra coisa é o peão mesmo numa passadeira onde obviamente o condutor tem de parar, não pode atravessar uma passadeira sem olhar e sem perceber o que está a acontecer

E. Não basta chegar ali.

e. Há peões *kamikaze*, na passadeira têm prioridade absoluta mas isso não é a mesma coisa de na passadeira passarem sem olhar e já não falo nos peões que atravessam a rua, eu às vezes também faço isso, escuso de estar aqui, os peões que atravessam, têm a passadeira a cinco metros mas atravessam fora das passadeiras e atravessam muito com o sinal vermelho para eles [...]

(EP39, Lisboa, M, 60-70).

Uma entrevistada realça a fragilidade e vulnerabilidade do peão, defendendo que este é um direito que deveria ser consagrado na lei. A mesma entrevistada sublinha que o peão desconhece os seus direitos.³⁴⁸

As alterações ao Código da Estrada aprovadas pela Lei 72/2013, publicada a 3 de Setembro e que entraram em vigor no início de 2014,³⁴⁹ introduzem o conceito de “Utilizadores Vulneráveis”, no qual se incluem todos os “peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência”, o que constitui um avanço relativamente às alterações anteriores, já que pela primeira vez é reconhecida a fragilidade do peão e do ciclista face ao automobilista. Foi inserido também o conceito de zona de coexistência³⁵⁰. Não obstante as alterações ocorridas, o atual Código ainda continua muito centrado no automóvel.³⁵¹

5.7.1 O caso do “Movimento Entrada Norte” – exemplo de uma ação de protesto em prol dos direitos do peão

O movimento “Entrada Norte” constitui um exemplo de uma iniciativa de defesa do peão que juntou várias pessoas e instituições.³⁵² O movimento, iniciado em 2010 por um

³⁴⁸ Ver EP40, Lisboa, F, 60-70, linhas:103-119.

³⁴⁹ Décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, e primeira alteração ao Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro.

³⁵⁰ Segundo o artigo 1, alínea b da Lei 72/2013, uma zona de coexistência é uma “zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito e sinalizada como tal”.

³⁵¹ A Bélgica através do *Arrêté Royal* de 4 de Abril de 2003 cria diversas modificações ao Código da Estrada então em vigor, transformando-o no Código da Rua. Este que obriga ao princípio da prudência, responsabilizando os utilizadores mais fortes pelos mais vulneráveis, define um conjunto de regras que visam melhorar a partilha do espaço público. Este Código engloba também um novo tipo de zona, *zone de rencontre*, que se caracteriza pela mistura de funções e pelo facto de os utilizadores mais vulneráveis têm prioridade. Em França o Código da Rua entrou em vigor em 2008.

³⁵² Entrevista realizada a 14/10/2011 ao impulsor deste movimento (MEN, 14/10/2011). A entrevista realizada no interior da estação de Santa Apolónia e nas suas imediações tem demasiado ruído de fundo o que impediu a sua transcrição. É apresentado contudo um resumo da mesma em anexo (VII).

cidadão descontente residente na área, foi criado com o objetivo de melhorar as condições de circulação dos peões na Rua dos Caminhos de Ferro, em Lisboa.

Esta rua, com passeios extremamente diminutos, que em algumas zonas não ultrapassavam os quinze centímetros, constituía desde há muito tempo um perigo para os peões, sobretudo nas horas de maior movimento. O trânsito intenso que passa nesta artéria obrigava os peões a encostarem-se contra as paredes, sobretudo quando passavam autocarros, o que foi possível observar durante a entrevista realizada in loco ao responsável pelo movimento. Pessoas com cadeiras de rodas, com carrinhos de bebé, ou mesmo com sacos de compras, estavam impossibilitados de se deslocar em segurança. A solução proposta passava por construir uma porta no muro do lado norte da estação de Santa Apolónia que fica na Rua dos Caminhos de Ferro, já que isso permitiria, entre outras coisas, que os sujeitos mais facilmente atingissem o metro e as paragens de autocarro que se encontram no lado Sul da estação, junto ao rio, deixando de precisar de a contornar, tal como faziam na altura.

Foram desenvolvidas diversas iniciativas com a finalidade de alertar a população e os responsáveis em relação aos perigos a que os peões estavam sujeitos. Começou por ser desenhada por um anónimo uma porta no muro da estação para chamar a atenção, não só das entidades responsáveis mas, também, de todos aqueles que diariamente passavam por aquele local. Foi ainda aberta uma página no Facebook, criada uma página na Internet, contactados os meios de comunicação social³⁵³, lançada uma petição (assinada por 788 pessoas), feita uma contagem de peões³⁵⁴ e organizado um protesto (“Marcha dos atropelados”).³⁵⁵ Além destas iniciativas, foram estabelecidos diversos contactos com a REFER e com a Câmara de Lisboa. As duas Freguesias abrangidas pelo problema, Santa Engrácia e São Vicente de Fora, apoiaram o processo.

No final, embora a solução encontrada não tenha passado pela abertura de uma porta no muro, a rua passou a ter trânsito apenas num sentido e foram colocados pilaretes que vieram aumentar o espaço disponível para o peão, o que contribuiu para melhorar consideravelmente a circulação. Por seu lado, a REFER abriu uma porta no lado Norte do

³⁵³ RTP2 - Sociedade Civil - "Os peões são o elo mais fraco", 22/02/2011; RTP1 – Portugal em direto – 24/02/2011; “Moradores pedem novo acesso a Santa Apolónia” in *Jornal de Notícias*, 31/10/2011.

³⁵⁴ Segundo a entrevista realizada ao impulsor deste movimento passavam cerca de 600 pessoas de manhã e 700 à noite. Ao almoço registaram-se cerca de 300 sujeitos (MEN, 14/10/2011)

³⁵⁵ “Cidadãos protestam contra falta de segurança no acesso à estação de Santa Apolónia” in *Jornal Público* de 14/05/2012.

muro que costumava estar fechada, permitindo o acesso mais direto à estação, ao metro, às paragens de autocarro e ao supermercado que se encontra no seu interior.³⁵⁶



Figuras 5.14: Rua dos Caminhos de Ferro, em Lisboa antes e depois das obras de requalificação. A primeira foto foi retirada de: <http://st-apolonia.org/site/> [26 de Junho 2013]. As seguintes fazem parte do acervo da autora.

5.7.2 Blogues

Os blogues constituem um meio importante de divulgação de informação e de partilha de opiniões. São cada vez mais os blogues que em Portugal questionam a preponderância do automóvel sobre os outros meios de deslocação. Observa-se, no entanto, que, no que se refere especificamente aos direitos dos peões, são relativamente poucos, centrando-se sobretudo na área metropolitana de Lisboa (Quadro 21, anexo X).

Os blogues em análise podem dividir-se em dois tipos:

- 1- Os que abordam a questão dos obstáculos à livre deslocação pedonal, nomeadamente o estacionamento abusivo dos automóveis nos passeios.
- 2- Os que focam questões gerais associadas à mobilidade urbana.

No primeiro grupo foram incluídos oito blogues: “Tu estacionas como um idiota” (2007),³⁵⁷ “Passeio livre- Quero andar a pé, posso?” (2008),³⁵⁸ “Wheels versus legs- O assalto automóvel aos peões” (2008),³⁵⁹ “Estacionamento selvagem” (2009),³⁶⁰ “Passeio

³⁵⁶ Foi apresentada uma proposta (nº 16) de continuação da obra, nomeadamente alargamento dos passeios, no Orçamento Participativo de 2012/2013 que, embora tenha passado à segunda fase, tendo sido transformada em projeto (nº 95), não obteve o número de votos suficientes (<http://www.lisboaparticipa.pt/projeto/op12/095>).

³⁵⁷ <http://tuestacionascomoumidiota.blogspot.pt/>. O blogue disponibiliza *tickets* para impressão para colocar nos automóveis mal estacionados.

³⁵⁸ <http://www.passeiolivre.org/>.

³⁵⁹ <http://wheelsversuslegs.blogspot.pt/>.

obstruído em Setúbal” (2010),³⁶¹ “No reino do absurdo” (2010)³⁶² “Parvo a estacionar” (2011),³⁶³ “Que se fodam os peões” (s/d).³⁶⁴

O objetivo destes blogues é denunciar o estacionamento ilícito, postando fotografias de automóveis mal estacionados, com exceção do blogue “Que se fodam os peões”, que se limita a disponibilizar documentos para impressão para colocar nos automóveis mal estacionados. Associado às fotografias, encontram-se também pequenos textos ou cópias de cartas enviadas a entidades competentes sobre a temática.

Embora o estacionamento indevido de automóveis no passeio seja o tema central destes blogues, é também chamada a atenção relativamente a outros obstáculos, tais como a má colocação de mobiliário urbano, esplanadas que ocupam o espaço dos peões, etc. No entanto, estes são temas secundários, raramente abordados na maioria deles, com exceção do blogue “No reino do absurdo”.

Todos estes blogues incidem sobre a área metropolitana de Lisboa, embora alguns também coloquem fotografias de infrações ocorridas noutras localidades enviadas por leitores do blogue.

O segundo grupo de blogues, inclui os que abordam questões gerais associadas à mobilidade urbana sustentável. Nesta categoria consideraram-se dois blogues: “o menos1carro”³⁶⁵ e o “Nossa terrinha”³⁶⁶. Estes blogues, iniciados em 2006 e 2009, respetivamente, alertam para os perigos de uma sociedade centrada no automóvel, sublinhando a urgência de humanizar a cidade. Ambos os blogues, ao contrário dos anteriores, publicam frequentemente artigos sobre a temática.

Destaca-se, com o maior número de comentários e projeção mediática, o blogue “Passeio livre- Quero andar a pé, posso?”³⁶⁷. O “Movimento passeio livre” (não se consideram um movimento mas um “encontro de consciências”), inspirou-se no *Streetpanthers*, um movimento grego. O movimento português atua de forma semelhante, embora um pouco menos agressiva. Surgiu através de um núcleo de recém-licenciados

³⁶⁰ <http://estacionamentoselvagem.blogs.sapo.pt/>.

³⁶¹ <http://passeioobstruidoemsetubal.blogspot.pt/>.

³⁶² <http://noreinodoabsurdo.blogspot.pt/>.

³⁶³ <http://parvoaestacionar.com/>.

³⁶⁴ <http://quesefodamospeoes.org/>.

³⁶⁵ <http://menos1carro.blogs.sapo.pt/>

³⁶⁶ <http://anossaterrinha.blogspot.pt/>

³⁶⁷ Foi realizada uma entrevista a 14 de Julho de 2010 a um dos participantes no “movimento” de modo a conhecer melhor os seus objetivos e modo de atuação. A entrevista encontra-se em anexo (VII).

ligados à Universidade Técnica de Lisboa, tendo-se expandido sobretudo através de pessoas ligadas à Massa Crítica de Lisboa.

O blogue está associado à colagem de autocolantes nos carros mal estacionados, o que, segundo os mesmos, constitui uma forma de alertar para o problema. Não tendo um carácter punitivo mas moralizante, o movimento, visa chamar a atenção para o facto de que ao estacionar-se no passeio está-se, não só a dificultar a deslocação das outras pessoas, sobretudo das pessoas com mobilidade reduzida mas, também, a contribuir para a destruição da calçada.



Figuras 5.15: Automóvel estacionado em cima do passeio com um autocolante do passeio livre colocado no vidro lateral, seguido de um dos autocolantes do “passeio livre” disponíveis para impressão no blogue.

A colagem dos autocolantes dá origem a acesas discussões e insultos, o que faz com que este blogue, comparativamente com os anteriores, seja o que tem um maior número de comentários. O seu teor obrigou a que a moderação, inicialmente não prevista, fosse introduzida.

Segundo um dos participantes (PL, 14/07/2010), os visados com um autocolante por vezes insurgem-se de tal modo que já ocorreram alguns confrontos. Segundo o mesmo, o estacionamento em cima do passeio está de tal forma enraizado que para muitos automobilistas já é um ato automático, recebendo mal as críticas. O próprio entrevistado aderiu ao “movimento” apenas após ter tido um filho, já que até àquela data ele próprio estacionava no passeio sem nunca ter refletido sobre as dificuldades de mobilidade daí decorrentes.

De salientar, que a maioria dos participantes neste “movimento” não são contra o automóvel, que muitos utilizam diariamente, mas contra o estacionamento nos passeios.

Esta foi uma discussão que levou à cisão inicial do grupo, sendo que, enquanto uns defendiam meios de deslocação mais sustentáveis, opondo-se à utilização maciça do automóvel, outros, não tinham uma posição formada acerca da mobilidade sustentável, opondo-se simplesmente ao estacionamento nos passeios.

Na realidade, um dos aspetos que os caracteriza é o facto de, enquanto grupo, não terem uma posição, logo não serem um movimento. Quando algum dos participantes quer contribuir com a sua opinião utiliza os comentários.

O movimento pretende não só apelar à consciência dos condutores, como protestar contra a “inércia das autoridades competentes em combater o flagelo do estacionamento selvagem”, segundo se lê no blogue. Outro aspeto reforçado no blogue é que o problema do estacionamento nas cidades não cabe resolver ao peão, já que a mobilidade de uns não deve significar a imobilidade de outros.

A sua forma de atuação, porque polémica, está bastante mediatizada, sendo que os *mass media* têm dado cobertura a esta iniciativa³⁶⁸, contribuindo para a sua divulgação na sociedade portuguesa e, assim, para o aumento do debate em torno da deslocação motorizada individual.

5.7.3 Associação de Cidadãos Auto-mobilizados – (ACA-M)

A Associação de Cidadãos Auto-mobilizados (ACA-M),³⁶⁹ instituída legalmente em 1999, tem por objetivo, segundo se lê nos seus estatutos (artigo 3):

- a) O fim da guerra civil nas estradas portuguesas, advogando um pacto social que valorize a segurança e a cidadania nos transportes. Defender os direitos humanos e cívicos dos transeuntes (sejam eles condutores, passageiros ou peões) e pugnar pela sua responsabilização cívica.
- b) Mediar conflitos entre os cidadãos e o Estado e entre interesses particulares e coletivos, assim como exigir responsabilização dos poderes públicos e dos agentes políticos, financeiros e económicos, em matéria de segurança, fiscalização e regulamentação.
- c) Promover a defesa da qualidade de vida, do ambiente e de um desenvolvimento sustentado num Portugal tornado sociedade automóvel, questionando, investigando, discutindo e agindo.

³⁶⁸ “Tirem os carros de cima do passeio” in Jornal de Notícias, 27/03/2009; “Peões declaram guerra do autocolante” in Diário de Notícias, 03/05/2009).

³⁶⁹ A ACA-M é Membro da Aliança Global de ONGs para a Segurança Rodoviária, da Estrada Viva - Liga contra o Trauma, da Federação Europeia de Vítimas Rodoviárias - FEVR, da Federação Ibero-Americana contra a Violência nas Estradas, da Federação Internacional de Peões - IFP, da International Federation Against Road Trauma - ICART (http://www.aca-m.org/w/index.php5?title=Quem_Somos).

De salientar, que a ACA-M é a única associação que em Portugal assume a tarefa de defender os direitos do peão. Desde a sua constituição, que tem levado a cabo diversas iniciativas que se prendem, sobretudo, com a promoção da segurança rodoviária, objetivo que pauta a maioria das suas atividades.

Entre estas salienta-se a campanha “Vamos acabar com os pontos negros”, a celebração do “Dia da Memória”, homenagem realizada no terceiro Domingo de Novembro de cada ano às pessoas mortas ou feridas em acidentes de viação, assim como aos que são afetados pelos mesmos³⁷⁰, desenvolvimento de diversas ações de sensibilização para a problemática, emissão de pareceres sobre a temática, trabalho de consultoria, organização de ações de formação, seminários e colóquios, colaboração com autarquias, com instituições nacionais ou internacionais e com os meios de comunicação, apoio a estudos e à publicação de livros sobre a temática. Colabora frequentemente com outras instituições como a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) e a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBI). De salientar o importante papel que a ACA-M teve na revisão do Código da Estrada que entrou em vigor no início de 2014.³⁷¹

Conclusão

Andar a pé é avaliado positivamente pela maioria dos entrevistados, quer lhe confirmam uma função mais ou menos utilitária. De salientar, que são os indivíduos para quem a deslocação pedonal surge, não como uma verdadeira opção mas, como uma necessidade, que sentem mais dificuldade em avaliar o papel que desempenha no seu quotidiano, o que se poderá associar à sua banalização e ao seu carácter rotineiro.

A saúde e o bem-estar físico e mental estão entre os principais fatores associados à deslocação pedonal, independentemente da importância que assume na vida dos indivíduos. Esta é uma articulação recorrente que surge igualmente em muitos documentos que se debruçam sobre o assunto.

A falta de tempo, associada a horários rígidos, está entre os principais obstáculos à deslocação pedonal, sobretudo entre os indivíduos com filhos e a exercer uma atividade profissional. Embora os outros obstáculos identificados de cariz mais infraestrutural

³⁷⁰ O Estado português ratificou a Resolução 60/5, adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 26 de Outubro 2005.

³⁷¹ O assunto será tratado com maior detalhe no próximo capítulo.

possam condicionar a vida dos indivíduos, sobretudo dos que têm dificuldades de mobilidade, é a questão da organização do tempo, associada à comodidade que condiciona a opção pela deslocação pedonal.

O automóvel, estando relacionado com a ideia de liberdade, flexibilidade e elasticidade, é para muitos a opção lógica. A dificuldade de romper com rotinas instaladas associadas ao automóvel, mesmo quando as distâncias a percorrer são curtas e há transportes alternativos, é outro grande obstáculo que se pode aliar ao anterior. De realçar, que os indivíduos reformados com horários flexíveis, estão mais abertos que os indivíduos em idade ativa a experimentar novas formas de transporte, nomeadamente os transportes públicos, se se adequarem às suas necessidades e lhes trouxerem vantagens no seu quotidiano.

A deslocação pedonal passa assim a ser para muitos, sobretudo uma atividade recreativa com espaços e tempos próprios. Quanto aos espaços privilegiados para caminhar, parecem ser as zonas verdes e as ribeirinhas propícias ao descanso, as mais escolhidas. Quanto aos tempos, são sobretudo os fins-de-semana e as férias os eleitos.

Os obstáculos de carácter físico, talvez porque tão presentes no quotidiano do ator social móvel, são de certa forma desvalorizados por alguns indivíduos com e sem problemas de mobilidade, o que nos remete para a questão dos direitos dos peões.

Nota-se, com maior ou menor evidência, uma dificuldade em identificar direitos relativos ao peão, ficando-se muitas vezes apenas pelas questões associadas ao tráfego da cidade e à relação entre peões e automobilistas. Os direitos são medidos segundo a capacidade que o indivíduo tem para ultrapassar os obstáculos com que se depara, o que talvez explique em parte, o número reduzido de associações que se dedicam à luta pelos direitos do peão a nível nacional e, mesmo, o número reduzido de blogues sobre a temática.

De salientar, que normalmente, as ações desenvolvidas em prol do peão limitam-se a abordar situações pontuais que não englobam a problemática dos direitos do peão como um todo, encontrando-se muito centradas nas questões rodoviárias e descurando outras temáticas ligadas à qualidade do espaço público, de um modo geral e enquanto local de encontro, de modo particular.

6. REPRESENTAÇÕES E PRÁTICAS ACERCA DA DESLOCAÇÃO VELOCIPÉDICA

Tendo em conta os critérios propostos pelo Programa PRESTO (Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode)³⁷², pode-se classificar Portugal como iniciante no que se refere à utilização urbana da bicicleta. Nesta categoria estão englobadas as localidades que apresentam carência de infraestruturas, poucos ciclistas e a inexistência de uma cultura de utilização da bicicleta enquanto meio de transporte. Estes locais são normalmente marcados por condições de circulação adversas associadas a tráfego intenso e a grandes velocidades que tornam a deslocação velocipédica desconfortável (PRESTO, 2010; 2011; <http://www.presto-cycling.eu>).

Assentando neste pressuposto pretende-se, a partir da análise das vinte e uma entrevistas realizadas a utilizadores e utilizadoras urbanos(as) da bicicleta, analisar os motivos que estão na génese da sua escolha. Procura-se ainda avaliar o modo como interpretam as dificuldades com que se deparam e os seus direitos enquanto ciclistas urbanos. Dentro deste âmbito, examina-se ainda o papel desempenhado pelas associações de ciclistas em prol dos ciclistas urbanos. Finalmente, analisa-se o que está a ser feito em Portugal para promover a bicicleta.

De modo a não sobrecarregar o texto, as transcrições das entrevistas consideradas relevantes serão remetidas para anexo. Para facilitar a sua localização, essas entrevistas serão identificadas pelo número (Entrevista Bicicleta nº (EBnº), localidade, género, escalão etário e número das linhas que correspondem ao trecho em questão.

³⁷² O programa PRESTO é um programa europeu, promovido pela EU's Intelligent Energy e financiado pela Agência Europeia para a Competitividade e Inovação, que visa promover a utilização da bicicleta na Europa. O programa divide as cidades em iniciantes (utilização da bicicleta abaixo dos 5%), em ascensão (utilização da bicicleta entre os 5% e os 20%) e campeãs (utilização da bicicleta acima dos 20%), tendo como indicadores as condições existentes para pedalar e as taxas de utilização da bicicleta. Tendo em conta esta classificação avança propostas adequadas a cada tipo para incremento da utilização urbana da bicicleta (PRESTO, 2010; 2011; <http://www.presto-cycling.eu>).

6.1 A Bicicleta como Meio de Transporte Segundo a Ótica do Utilizador - Representações e Práticas

6.1.1 Motivações

Entre os vários motivos apresentados pelos indivíduos entrevistados para optar pela utilização da bicicleta como forma de transporte, sobressai o satisfação de andar de bicicleta,³⁷³ que está presente, implícita ou explicitamente, no discurso da maioria dos entrevistados.³⁷⁴

Segundo um entrevistado, em Portugal, a bicicleta ainda não é encarada como um modo de transporte cuja utilização não está associada ao prazer do uso, de tal modo que serão, num primeiro momento, aqueles que já têm alguma ligação com a bicicleta que se predisporão a usá-la no seu quotidiano numa vertente mais utilitária.³⁷⁵

Na realidade, através da observação do percurso dos entrevistados no que se refere às práticas de utilização da bicicleta, verifica-se que embora a maioria só tenha optado pela sua utilização sistemática como meio de transporte há relativamente pouco tempo, muitos, já a tinham experimentado anteriormente. Um dos entrevistados que utiliza a bicicleta como meio de transporte desde 2003, em Lisboa, constitui um bom exemplo desta constatação. Este, que começou a andar de bicicleta com dezasseis anos como forma de se autonomizar, retomou o hábito na faculdade, recuperando uma prática iniciada alguns anos atrás.³⁷⁶

Nota-se, no entanto, diferenças entre os entrevistados, já que, se alguns mantiveram uma utilização constante da bicicleta desde a infância e adolescência,³⁷⁷ outros, puseram-na de lado em determinado momento da vida, como por exemplo, quando entraram na faculdade, mudaram de cidade ou as distâncias a percorrer aumentaram.³⁷⁸

A entrada na adolescência, na faculdade ou no mercado de trabalho podem ser considerados momentos críticos no que diz respeito à utilização da bicicleta, uma vez que

³⁷³ Em paralelo com os nossos resultados, nota-se que também os resultados do inquérito realizado por Rosa Félix, junto de 892 utilizadores de bicicleta em Lisboa no âmbito da Dissertação para obtenção de Grau de Mestre em Engenharia do Território concorrem para a mesma conclusão.

³⁷⁴ Ver: EB4, Lisboa, M, 30-40, linha:32; EB5, Aveiro, M, 30-40, linhas:19-20; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:52-53.

³⁷⁵ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:230-236.

³⁷⁶ Ver EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:3-20.

³⁷⁷ Ver EB14, Aveiro, F, 20-30, linhas: 6-8.

³⁷⁸ Ver EB2, Aveiro, F, 30-40, linhas:1-9; EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:6-15.

correspondem a ocasiões de mudança na vida dos indivíduos, que poderão colocar em causa a utilidade da bicicleta enquanto transporte.

Um entrevistado, natural da Guarda, a estudar na Universidade de Aveiro, que começou a utilizar a bicicleta como meio de transporte no final da licenciatura, incentivado pela experiência de utilização das BUGAS (bicicletas de uso partilhado de Aveiro), tendo-lhe sido questionado: “Se um dia mudar de cidade equaciona continuar (a utilizar a bicicleta) ou isso depende da cidade”, afirmou que está ciente que é difícil encontrar trabalho no centro da cidade, antevendo um aumento das distâncias a percorrer, pelo que, provavelmente, a bicicleta ficará reservada para os fins-de-semana.³⁷⁹

Na realidade, o entrevistado durante o Verão tinha trabalhado na zona industrial de Aveiro, situada ao longo de uma estrada nacional, pelo que o trajeto que tinha de percorrer não se adequava à utilização da bicicleta, tendo sido obrigado a optar pelo carro. O aumento das distâncias a vencer pode constituir um obstáculo, assim como determinadas especificidades do trajeto que podem comprometer a utilização da bicicleta.³⁸⁰

A obtenção da carta de condução pode também estar associada ao abandono da bicicleta enquanto meio de transporte, já que a acessibilidade que apenas a bicicleta permitia até à data, começa a ser veiculada pelo automóvel. Segundo um entrevistado, utilizador da bicicleta na cidade do Porto, a altura que se seguiu à obtenção da carta de condução ficou marcada pela utilização maciça do automóvel e, concomitantemente, pelo abandono da utilização da bicicleta, prática que retomou mais tarde.³⁸¹

É precisamente a comparação com a utilização de outros meios de deslocação, de que se destaca o automóvel, já que a maioria dos entrevistados tem acesso a automóvel próprio ou de familiares, que levou alguns dos indivíduos entrevistados a optar pela bicicleta nas suas deslocações. Esta nem sempre é uma decisão fácil, já que, principalmente no caso dos indivíduos que utilizam o automóvel há muito tempo, obriga a repensar rotinas estabelecidas e, deste modo, ultrapassar uma certa inércia inicial ligada a hábitos instalados.

Um dos entrevistados começou a utilizar a bicicleta a partir de 2006, primeiro no estrangeiro, na Holanda, Alemanha e Finlândia, onde esteve a estudar e a trabalhar durante um período de tempo e, depois, em Lisboa, onde se desloca atualmente. Chama a atenção

³⁷⁹ Ver EB16, Aveiro, M, 20-30, linhas:156-159.

³⁸⁰ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:14-24.

³⁸¹ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:1-9.

para este facto, salientando a necessidade de se ter de “fazer um treino mental” para alterar práticas diárias de certa forma automatizadas.³⁸² Esta ideia é salientada por diversos outros entrevistados, que sublinham que é essencial quebrar diversas barreiras de carácter sobretudo mental, que possam comprometer a predisposição para mudar as rotinas instaladas.³⁸³

O facto de a bicicleta ainda estar fortemente associada ao recreio e ao desporto, é outro constrangimento que é preciso ultrapassar, segundo outro entrevistado, que afirma que trocar o automóvel pela bicicleta implica uma mudança de projeção social.³⁸⁴

As questões económicas e ecológicas, assim como o exercício físico, embora consideradas como importantes pela maioria dos indivíduos entrevistados, que apontaram estes fatores como algumas das vantagens da bicicleta, como se verá no ponto seguinte, não estão para a maioria dos entrevistados entre as principais razões que os levaram a equacionar utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Os aspetos económicos foram claramente enunciados apenas por um dos entrevistados, natural de Águeda, que tendo ficado desempregado, trocou o automóvel pela bicicleta. A partir daí começou a utilizá-la regularmente no seu quotidiano como meio de transporte e de lazer, de tal modo que, atualmente a residir em Aveiro, se desloca frequentemente de bicicleta elétrica a Águeda, localidade situada a cerca de 30 Km de Aveiro, onde pratica uma atividade física. De realçar, no entanto, que a satisfação aliada à utilização da bicicleta também está presente no seu depoimento e que as razões que o levaram a optar pela bicicleta não são meramente económicas.³⁸⁵

A constatação de que a bicicleta contribui para simplificar a vida, está patente na maioria das entrevistas realizadas, embora apenas um dos entrevistados se lhe refira claramente para explicar as razões pelas quais optou por começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte, ideia que no seu caso começou a germinar após o nascimento do primeiro filho.³⁸⁶

Esta ideia de simplificação do quotidiano assume perspetivas diversas. Em primeiro lugar, anda associada a uma melhor gestão do tempo. A possibilidade de executar as tarefas quotidianas de um modo mais rápido e prático é referida por diversos entrevistados

³⁸² Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas:55-67.

³⁸³ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:135-137; EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:38-41;

³⁸⁴ Ver EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:552-561.

³⁸⁵ Ver EB3, Aveiro, M, 30-40, linhas:13-25.

³⁸⁶ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:19-30 e 33-36.

como um dos fatores que os motivou a optar pela bicicleta como meio de transporte, já que esta é utilizada como meio de deslocação para o trabalho ou para o local de estudo, atividades marcadas pelo constrangimento de horários.

A bicicleta é considerada por alguns entrevistados como mais flexível e mais rápida, não só que a deslocação pedonal mas, também, em certos casos, que os transportes públicos e mesmo o automóvel, o que vem confirmar a ideia que para percursos curtos os meios de deslocação suaves são os mais adequados, elemento focado por um entrevistado Belga, a residir presentemente em Lisboa.³⁸⁷

Outro entrevistado, estudante universitário em Coimbra, também foca a rapidez como um dos motivos que o levou a optar pela utilização da bicicleta como meio de transporte em Coimbra, tendo como base de comparação os transportes públicos, nomeadamente o autocarro que teria de apanhar. Apesar do percurso que realiza estar associado a uma das linhas de autocarro com maior frequência, ainda assim, a bicicleta permite-lhe poupar tempo na medida em que é um transporte porta a porta.³⁸⁸

Embora a bicicleta seja menos rápida que os meios de deslocação motorizados, permite uma flexibilidade que faz com que, por exemplo, o tempo de estacionamento, um elemento a ponderar em qualquer deslocação automóvel, deixe de existir, tornando-se, em certos contextos, mais competitiva. O tempo de espera dos transportes públicos, adicionado ao tempo de deslocação pedonal que lhe está implícito, é outro aspeto mencionado, já que a bicicleta não pressupõe tempo de deslocação entre o seu estacionamento e o local de destino.

O facto de a bicicleta permitir simplificar e tornar as deslocações, nomeadamente para o trabalho ou para a escola, mais práticas é um elemento fulcral a apreciar. Este fator é realçado por um dos entrevistados que circula em Lisboa. Apesar de anteriormente já utilizar a bicicleta para fazer BTT, o entrevistado, começou a considerar o seu uso como meio de transporte com o objetivo de diminuir o tempo de deslocação, que no seu caso estava condicionado ao período de espera num semáforo, quer houvesse ou não tráfego intenso.³⁸⁹

A mudança de situação, nomeadamente de local de trabalho ou de residência, são fatores que, no entanto, poderão obrigar a repensar o meio de deslocação a utilizar, na

³⁸⁷ Ver EB1, Lisboa, M, 30-40, linhas:8-15.

³⁸⁸ Ver EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:18-26 e 99-103.

³⁸⁹ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:5-12.

medida em que a bicicleta sendo usada de modo utilitário e não recreativo, obriga a que uma série de requisitos sejam cumpridos, nomeadamente que o percurso a efetuar permita a sua utilização num período de tempo competitivo sem grande esforço adicional.³⁹⁰

A escolha do trajeto a realizar parece obedecer a diferentes critérios que variam de indivíduo para indivíduo, e de situação para situação, podendo subdividir-se em elementos pessoais e infraestruturais. Os primeiros, estão associados às preferências dos indivíduos e às suas necessidades diárias, os segundos, estão relacionados com os obstáculos naturais ou artificiais que é preciso vencer.

Uma vez que a bicicleta implica esforço físico, o planeamento de cada percurso parece ser um aspeto relevante a ter em consideração. Um entrevistado refere-se-lhe mesmo como fundamental, dizendo que “procurar” faz parte de ser ciclista.³⁹¹ A escolha dos percursos para alguns rege-se pela rapidez e pela distância mais curta, para outros, passa por tentar vencer os declives ou outros obstáculos com que se possam deparar, embora por vezes isso possa implicar um acréscimo do percurso a realizar.³⁹² O planeamento pode passar também pela escolha de um local de residência que facilite a utilização da bicicleta.³⁹³

Nota-se em certos casos, uma procura de soluções alternativas, que para alguns entrevistados passa pela aquisição de bicicletas dobráveis, mais fáceis de conjugar com os transportes públicos que ajudam a vencer os declives e as distâncias longas. Além disso, estas *folding bikes* são mais simples de guardar e facilitam ou acabam mesmo com o problema do estacionamento. A aquisição de bicicletas elétricas é outra alternativa, tal como os triciclos para adultos, elétricos ou não, que poderão ter um papel importante na deslocação das pessoas mais velhas.

De destacar que diversos indivíduos entrevistados sublinham o facto de não estarem restritos apenas à bicicleta. Na verdade, a maioria mostra uma grande disponibilidade para utilizar diversos meios de transporte consoante as situações e as suas necessidades. O facto de terem adotado a bicicleta como meio de transporte predominante, não significa que tenham posto de lado os outros meios de deslocação. Diversos entrevistados realçam que é preciso estar consciente da diferença de papéis que cada meio de transporte assume na vida

³⁹⁰ Ver EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:29-35; EB5, Aveiro, M, 30-40, linhas:37-40

³⁹¹ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:112-118 e 124-130.

³⁹² Ver EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:63-71; EB18, Coimbra, M, 20-30, linhas:46-53.

³⁹³ Ver EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:26-33.

das pessoas e que cada indivíduo deve optar pelo meio de deslocação que melhor se ajusta às suas necessidades do momento.³⁹⁴

A importância da gestão das deslocações está bem presente no discurso dos entrevistados, permitindo relacionar a escolha do meio de transporte com a procura da facilitação do quotidiano. Em certas ocasiões os transportes públicos são a melhor opção, ou a única viável, em certos trajetos, noutras são o automóvel e noutras ainda a deslocação pedonal.³⁹⁵

Segundo alguns entrevistados, o facto de se optar por utilizar a bicicleta como meio de transporte é percebido por alguns não utilizadores como correspondendo a uma declaração contra o automóvel, notando-se neste discurso uma conceptualização homogeneizante do ciclista que não corresponde à realidade. Embora a adoção da bicicleta enquanto meio de transporte implique ter em conta diversas hipóteses que extravasam o automóvel, isso não significa que todos os ciclistas tenham renegado o automóvel. Este parece ser um aspeto importante a reter, já que a ideia vigente que o facto de se optar pela bicicleta implica abandonar totalmente o automóvel poderá afastar muitas pessoas desta prática.³⁹⁶

Uma prova disto é a criação no seio da FPCUB do Clube Biciauto, que tem como objetivo a promoção da bicicleta em meio urbano em complemento com o automóvel, fomentando a articulação não conflituosa entre os dois meios de locomoção e criando meios para que o automobilista possa prescindir do automóvel a favor da bicicleta em determinados momentos do seu quotidiano (SR-6.5 Clube Biciauto, António Macedo in estradaviva.org/6_5.html).

6.1.2 Vantagens

As questões associadas à saúde e ao bem-estar físico e psicológico são consideradas pelos indivíduos entrevistados como uma das vantagens da utilização da bicicleta como meio de transporte.

³⁹⁴ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:80-99; EB9, Porto, M, 30-40, linhas:109-114.

³⁹⁵ Ver EB5, Aveiro, M, 30-40, linhas:26-35; EB5, Aveiro, M, 30-40, linhas:99-104 e 189-220; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:65-68; EB16, Aveiro, M, 20-30, linhas:30-37.

³⁹⁶ EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:90-93; EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:90-99; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:349-356.

O facto de a bicicleta favorecer o exercício físico é avançado por alguns entrevistados que o associam a ganhos na saúde.³⁹⁷

A comparação entre o exercício físico realizado ao ar livre, considerado como mais saudável e mais económico, com o efetuado num ginásio, é feita por diversos indivíduos entrevistados que valorizam a deslocação velocipédica como uma prática que lhes permite um contacto direto com o meio ambiente.³⁹⁸ Uma entrevistada que se desloca normalmente em Lisboa, vai mais além e considera como absurdo o facto das pessoas se deslocarem de automóvel para ir para o ginásio depois de um dia de trabalho em que tiveram fechadas dentro de um edifício. Segundo a mesma, a bicicleta poderia, em muitos casos, substituir o automóvel nesta deslocação, ou mesmo o ginásio na totalidade, o que seria mais divertido, económico e saudável.³⁹⁹

A entrevistada, associa a utilização da bicicleta não só a ganhos individuais mas, também, a ganhos sociais, já que, segundo a mesma, a utilização intensiva do automóvel conduz a “externalidades negativas” que se repercutem na qualidade da deslocação pedonal, o que afeta, sobretudo, os indivíduos sem acesso ao automóvel que veem a sua acessibilidade reduzida.⁴⁰⁰

Deduz-se que um aumento da deslocação pedonal e velocipédica em substituição da deslocação automóvel trará vantagens para todos os indivíduos. Para uns, isso traduzir-se-á em ganhos em saúde e em ganhos financeiros e, para outros, na diminuição de obstáculos à deslocação e, portanto, no aumento da sua autonomia diária, o que no final resultará também em ganhos na saúde, compreendida aqui de um modo holístico, segundo a definição de saúde adotada pela OMS (2008), que sustenta que a “Saúde é um estado de bem-estar físico, mental e social e não apenas a ausência de doença”. De salientar que a OMS (ibidem) defende ainda que o desenvolvimento urbano e o planeamento das cidades são o fator chave na criação de ambientes físicos e sociais propícios à saúde e equidade social, pelo que as políticas desenvolvidas a nível nacional ou local deverão ter em atenção as necessidades de todos os cidadãos, independentemente do meio de deslocação que utilizem. Esta conceção remete-nos para o conceito de Cidades Saudáveis.⁴⁰¹

³⁹⁷ Ver EB3, Aveiro, M, 30-40, linhas:27-32; EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:121-134.

³⁹⁸ Ver EB18, Coimbra, M, 20-30, linhas:158-163; EB9, Porto, M, 30-40, linhas:126-133.

³⁹⁹ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:511-534.

⁴⁰⁰ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:536-551.

⁴⁰¹ Uma das propostas presentes na Declaração de Zagreb lançada em 2008 no decorrer da Conferência Internacional da Rede Europeia de Cidades Saudáveis criada por iniciativa da OMS (OMS, 2009), por altura

Outro elemento interessante considerado por um dos entrevistados cujos filhos costumam ir para a escola de bicicleta, é o facto da deslocação ao ar livre, segundo a sua perspetiva, provavelmente aumentar a resistência às doenças, já que apesar de muitas vezes irem à chuva não ficam por isso mais vezes doentes do que se não fossem.⁴⁰²

O aumento do bem-estar físico e psicológico é outra das vantagens consideradas pelos indivíduos entrevistados. Um entrevistado diz que depois de vencida a inércia inicial para pegar na bicicleta, sente-se bem, ficando bem-disposto. O entrevistado afirma mesmo que costuma “andar com um sorriso”.⁴⁰³

A deslocação ao ar livre, na medida em que propicia um contacto com o exterior, é valorizada pelos ciclistas entrevistados que frequentemente estabelecem comparações com o automóvel, principalmente nas deslocações dentro da cidade em que, com alguma regularidade ficam “presos no trânsito”, fechados, sem opção de fuga, já que o automóvel não tendo a flexibilidade da bicicleta, não lhes permite contornar obstáculos, nomeadamente os resultantes do congestionamento de trânsito.

Uma entrevistada, refere-se à ansiedade provocada pela condução do automóvel, na medida em que este implica uma grande concentração, já que qualquer distração poderá colocar a sua vida e a das outras pessoas em perigo. Salienta ainda que o automóvel, sendo um espaço fechado, se pode tornar claustrofóbico quando as pessoas se encontram presas no trânsito.⁴⁰⁴

Outra das vantagens da utilização da bicicleta como meio de transporte é precisamente, segundo alguns entrevistados, a diminuição do *stress* quotidiano associado quer à própria deslocação, quer à necessidade de cumprir horários. Um entrevistado sublinha que o facto de ir para o trabalho de bicicleta contribui para diminuir o *stress* inerente à deslocação, aumentando a vontade de ir trabalhar, especialmente nos dias em que o trânsito está especialmente intenso, como por exemplo quando chove.⁴⁰⁵

da celebração dos 20 anos do Movimento Cidades Saudáveis, na qual estão inscritas as prioridades para a V Fase (2009-2013), é precisamente a integração das considerações acerca do desenvolvimento sustentável e acerca da saúde no planeamento, desenho, manutenção, melhoria e gestão das cidades e dos bairros. Em 2010 o dia mundial da saúde foi dedicado ao “Urbanismo e Saúde”, como forma de reconhecimento da importância da urbanização no desenvolvimento da saúde (<http://redecidadessaudaveis.com/index.php/pt/apresentacao#c>).

⁴⁰² Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:104-107;

⁴⁰³ Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas:269-271.

⁴⁰⁴ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:425-448.

⁴⁰⁵ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:87-92; EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:

O facto da utilização da bicicleta se repercutir no bem-estar à chegada ao trabalho ou a casa é focado por alguns indivíduos entrevistados, que consideram que o tempo de deslocação lhes proporciona uma forma de descontraír, permitindo-lhes repor energias.⁴⁰⁶

Outra das vantagens referida pelos entrevistados é os baixos custos que a bicicleta comporta quando comparada com os gastos com o automóvel e, mesmo, com os transportes públicos.⁴⁰⁷ No entanto, a poupança não é um fator considerado por todos os indivíduos, já que esta poderá estar dependente das opções modais de cada um e do facto de se ter ou não automóvel.⁴⁰⁸

Outro dos benefícios referido por diversos entrevistados, está associado à gestão do tempo. Este, como já foi mencionado, está entre os principais motivos considerados no que diz respeito à adoção da bicicleta, já que esta, na sua vertente utilitária, está associada ao cumprimento de horários. Um entrevistado refere mesmo que, agora que adotou a bicicleta, nota que dispõe de mais tempo para realizar as tarefas quotidianas que se propõe, já que a bicicleta sendo dobrável lhe facilita a vida, mesmo nas idas ao supermercado.⁴⁰⁹ Outro entrevistado afirma que, agora que se desloca de bicicleta e de transportes públicos, foi obrigado a gerir melhor o tempo, já que não fica no trabalho além da hora prevista, tal como acontecia anteriormente quando ia de moto.⁴¹⁰

O ganho de tempo é referido por diversos entrevistados, principalmente quando é comparado com o tempo necessário para procurar estacionamento para o automóvel ou com o tempo em que se está parado nas filas de trânsito nas horas de maior tráfego.⁴¹¹

O tempo ganho está, no entanto, mais associado à flexibilidade da bicicleta do que à rapidez que ela proporciona, porque se é verdade que é mais rápida que um peão, não o é normalmente em relação ao automóvel, ou ao transporte público. No entanto, ganha em versatilidade e flexibilidade, acabando por ser mais competitiva quando comparada com os outros meios de deslocação, sobretudo quando o trânsito está mais complicado.⁴¹²

⁴⁰⁶ Ver EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:193-198; EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:126-134; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:133-140.

⁴⁰⁷ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:152-158; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:71-73; EB14, Aveiro, F, 20-30, linhas:121-125 EB 6, Aveiro, M, 30-40, linhas:61-96; EB17, Lisboa, F, linhas:488-494.

⁴⁰⁸ Ver EB8 Coimbra, M, 20-30, linhas:32-34; EB18, Coimbra, M, 20-30, linhas:70-77; EB17, Lisboa, F, linhas: 496-505.

⁴⁰⁹ Ver EB1, Lisboa, M, 30-40, linhas:190-201.

⁴¹⁰ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:196-202.

⁴¹¹ EB6, Aveiro, M, 30-40, Linhas:7-21; EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:197-204.

⁴¹² Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:180-189; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:54-59 e 145-148.

A liberdade facultada pela bicicleta, associada à noção de autonomia e flexibilidade mencionadas anteriormente, é outra das vantagens consideradas.⁴¹³

Importa agora chamar a atenção para o facto que as vantagens atribuídas à bicicleta no que se refere à rapidez, autonomia, flexibilidade e liberdade, são as mesmas que normalmente são atribuídas ao automóvel privado, notando-se em ambos os casos uma procura da simplificação do quotidiano.

Como se viu anteriormente, a rapidez é um dos principais motivos que leva as pessoas a optar pela utilização da bicicleta no seu dia-a-dia, de tal modo que se esta deixar de ser competitiva, é possível que as pessoas adotem outra forma de deslocação. Este aspeto é importante quando o que está em causa é a análise das razões que levam as pessoas a andar de bicicleta. Parece que o tempo gasto na deslocação é um elemento central na escolha do meio de transporte. Um entrevistado realça mesmo, que é um estereótipo achar que um indivíduo por ser ciclista não tem horários a cumprir, o que, segundo o mesmo, está associado à ideia que a bicicleta é um objeto apenas recreativo.⁴¹⁴

Outra vantagem referida por alguns entrevistados é a relação de proximidade que é estabelecida com o meio em redor e com outras pessoas, o que segundo um entrevistado advém do facto da bicicleta permitir uma “mobilidade mais humana”.⁴¹⁵ Um entrevistado refere que quando começou a utilizar a bicicleta na Holanda, descobriu que esta lhe permitia viver a cidade com uma intensidade que nunca tinha experimentado antes em Portugal, onde se deslocava de automóvel.⁴¹⁶

Neste sentido, a bicicleta aproxima-se mais do peão do que do automóvel, já que alia a flexibilidade que proporciona, ao contacto com o meio circundante, dois elementos característicos da deslocação pedonal. O ciclista tem uma experiência multissensorial da cidade, já que se desloca, tal como o peão, ao ar livre, misturando-se com a mesma. Um entrevistado afirma que é precisamente o contacto direto com o meio circundante, incluindo o “fumo dos carros”, que aprecia na utilização da bicicleta,⁴¹⁷ o que nos remete para a experiência multissensorial que a deslocação velocipédica favorece.⁴¹⁸

⁴¹³ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:450-454.

⁴¹⁴ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:400-406

⁴¹⁵ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:139-150; EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:199-206.

⁴¹⁶ Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas:20-37.

⁴¹⁷ Ver EB5, Aveiro, M, 30-40, linhas:82-87.

⁴¹⁸ Ver EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:78-82; EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:105.

De sublinhar, no entanto, que nem todos os entrevistados têm esta percepção. Um dos entrevistados que considera que a bicicleta é um veículo que se aproxima mais do automóvel que do peão, afirma que a visão que o ciclista tem da cidade se coaduna mais com a do automobilista.⁴¹⁹ Para outro entrevistado, a relação estabelecida com a cidade depende da velocidade com que se percorre o trajeto.⁴²⁰

A bicicleta sendo um veículo, aproxima o ciclista do automobilista, sujeitando-o às regras constantes do Código da Estrada. No entanto, quando a bicicleta é levada pela mão o indivíduo está equiparado a um peão.⁴²¹ A bicicleta é, deste modo, um veículo versátil que permite ao ciclista experimentar um pouco dos dois mundos.⁴²²

Embora sujeita a regras, a bicicleta continua a ter a vantagem, pela maleabilidade que oferece, de possibilitar contornar caminhos, utilizar atalhos, circular através de jardins, facilitando a descoberta de recantos na cidade. Facilita ainda a paragem imediata em qualquer lugar, permitindo um contacto com a cidade e com os seus habitantes que o automóvel ou o transporte público não favorecem devido às suas características.⁴²³ Tal como o peão, o ciclista, embora com mais constrangimentos, tem a possibilidade de criar o seu caminho à medida que se desloca.



Figura 6.1 Ciclista a circular em contramão numa rua de sentido único e a atravessar uma passeadeira com sinal vermelho.

É frequente ver-se ciclistas a contornar automóveis, a passar por cima dos passeios, volteando entre os peões em manobras mais ou menos arriscadas, a atravessar zonas

⁴¹⁹ Ver EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:165-169.

⁴²⁰ Ver EB15, Aveiro, M, 30-40, linhas:34-37.

⁴²¹ Segundo o artigo 104, alínea b, do Código da estrada “É equiparado ao trânsito de peões a condução à mão de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado (...)”.

⁴²² Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas: 94-98; EB12, Coimbra, F, 20-30, linha: 93-99.

⁴²³ Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas:20-37

pedonais de bicicleta, a ir em contramão em ruas de sentido único, a passar semáforos vermelhos, o que nos remete para a versatilidade da bicicleta, que tem na sua flexibilidade uma das vantagens apontadas pelos entrevistados que destacam o prazer de ultrapassar os automóveis em certas circunstâncias.⁴²⁴



Figuras 6.2 Ciclista a contornar os automóveis no Cais das Colunas, em Lisboa

Embora alguns entrevistados contornem as regras de trânsito⁴²⁵, outros, não o fazem, criticando os primeiros.⁴²⁶

A bicicleta, principalmente para quem está habituado a utilizar o automóvel, conduz à descoberta de uma outra cidade, na medida em que o ciclista fica exposto ao que de bom e de mau acontece, às condições climáticas, aos sons, aos odores. Esta proximidade com a cidade poderá constituir uma fonte de ansiedade para diversos indivíduos, sobretudo para quem ainda não se predispôs a experimentar a bicicleta, o que nos remete para a construção social do medo. Esta, segundo Horton (2007: 133-152), não se resume à ideia que a bicicleta, enquanto veículo, está muitas vezes envolvida em acidentes,⁴²⁷ incluindo outro tipo de receios decorrentes da proximidade com o que de menos bom há na cidade.

⁴²⁴ Ver EB1, Lisboa, M, 30-40, linhas:132-137; EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:43-47

⁴²⁵ A MUBI chama a atenção para a necessidade dos ciclistas respeitarem os peões, sobretudo nos passeios, sublinhando que, enquanto os automobilistas são responsáveis pela segurança dos ciclistas e dos peões, os ciclistas, são responsáveis pela segurança dos peões. Publica na sua página sete regras que os ciclistas devem respeitar de modo a que haja uma boa convivência entre peões e ciclistas (<http://mubi.pt/2015/02/06/respeito-7-regras-para-com-os-peoes/>).

⁴²⁶ Ver EB2, Aveiro, F, 30-40, linhas:131-138.

⁴²⁷ O comunicado emitido pela Automóvel Clube de Portugal (ACP), como resposta às alterações ao atual Código da Estrada, que referirei com maior detalhe à frente, constitui um exemplo claro do modo como o ciclismo urbano é abordado como perigoso. Segundo o mesmo, as novas regras de trânsito que igualam a bicicleta a outro veículo, expõem os ciclistas (e não só) a mais situações de risco, pelo que segundo o ACP deverá ser obrigatório ter seguro (<http://www.acp.pt/o-clube/saiba-mais/comunicados/comunicados/entity/comunicado-seguro-obrigatorio-para-utilizadores-de-bicicleta>).

Para um dos entrevistados, no entanto, a exposição direta ao ambiente, ao contrário do que seria expectável, diminui o sentimento de insegurança, já que, segundo o mesmo, o ciclista, de certo modo, mistura-se com a cidade, aproximando-se da mesma. Outro aspeto interessante focado pelo entrevistado, é o facto de sentir que as ruas por onde passa se tornam “ruas de aldeia”, o que se pode associar à proximidade com os outros e com a própria cidade que deixa de ser percebida como distante, impessoal e perigosa, para passar a ser apreendida como um espaço de partilha e de contacto entre diferentes, isto é, como um lugar, segundo a terminologia de Tuan (2002).

Outro entrevistado, que tem dois filhos e leva o filho mais velho (com cerca de sete anos) à escola de bicicleta, associa o acréscimo de visibilidade que a bicicleta proporciona aos seus filhos com o aumento da sua segurança. Estes, segundo o mesmo, “fazem parte do quotidiano das pessoas”, integrando a comunidade onde se movem.⁴²⁸

Tal como afirma Augé no livro *Éloge de la bicyclette* (2010:91), “Le cyclisme est un humanisme”, na medida em que constitui o meio através do qual os indivíduos se poderão reencontrar com os lugares onde vivem e com os outros, numa cidade expandida e descentrada.⁴²⁹ Um dos entrevistados, habituado a deslocar-se de bicicleta na Holanda, sublinha, mesmo, que os conflitos habituais entre automobilistas não são tão usuais entre ciclistas, o que se pode explicar pela sua proximidade física na estrada e pelo facto de não estarem protegidos pela “carapaça do automóvel”, o que lhes retira o anonimato.⁴³⁰

O contacto direto quotidiano com a cidade, associada à prospeção de novos caminhos, poderá ainda, segundo alguns entrevistados, favorecer o desenvolvimento de um espírito crítico, o qual vai além das questões diretamente associadas com a utilização da bicicleta, estendendo-se a outras temáticas, nomeadamente às condições para andar a pé.⁴³¹

Um dos entrevistados ressalva, contudo, que a desatenção conferida à realidade não se pode apenas associar ao meio de transporte utilizado mas às rotinas desenvolvidas pelos indivíduos que, na maioria das vezes, não passam pela utilização de espaços públicos exteriores, notando-se uma predileção pelo uso de espaços fechados.⁴³²

⁴²⁸ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:108-116.

⁴²⁹ Ver EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:181-192.

⁴³⁰ Ver EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:170-179.

⁴³¹ Ver EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:82-98; EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:99-115.

⁴³² Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:152-160.

Pode-se colocar a hipótese de que quem opta pela bicicleta está mais disposto à partida a desenvolver práticas quotidianas assentes em trajetos de proximidade.⁴³³ Com isto não se quer dizer que os contactos à distância tenham sido totalmente postos de parte, já que muitos destes não são opcionais mas necessários, estando dependentes de políticas públicas que favorecem a descentralização e a utilização do automóvel.⁴³⁴

O respeito pelo meio ambiente é outra das vantagens referidas por alguns entrevistados, já que a bicicleta é o único meio de transporte, além do peão, que não polui. Embora este não seja o principal motivo que leva a maioria dos entrevistados a optar pela bicicleta (apenas dois entrevistados se lhe referem como um dos motivos principais), é reconhecido o papel da bicicleta na preservação do ambiente.⁴³⁵

Finalmente, encontra-se de um modo residual algumas vantagens de cariz utilitário, de que se destaca a facilidade de adquirir uma bicicleta comparativamente com o automóvel e o facto de permitir transportar comodamente objetos pesados em comparação com a deslocação pedonal.

6.1.3 Dificuldades

As dificuldades encontradas pelos entrevistados podem dividir-se em pessoais, ambientais, infraestruturais, decorrentes da relação com os automobilistas e resultantes das regras de trânsito.

Deve-se ressaltar, que embora a maioria dos entrevistados tenha consciência dos obstáculos existentes e das medidas necessárias para os ultrapassar, já que, enquanto utilizadores habituais da bicicleta, são confrontados com os constrangimentos que daí decorrem, estes, não constituem um verdadeiro entrave à sua deslocação. Nota-se uma resistência às adversidades que os não utilizadores poderão não ter à partida.⁴³⁶

A satisfação aliada à prática de andar de bicicleta, mais uma vez, constitui um elemento central. Parece que os maiores entraves são colocados pelos indivíduos que não andam de bicicleta, já que o primeiro obstáculo é, precisamente, a não predisposição a experimentar, o que não significa que os obstáculos não existam e não ponham em risco a segurança dos ciclistas em certas ocasiões. A resistência às dificuldades parece ser,

⁴³³ Ver EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:476-491.

⁴³⁴ Ver EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:164-173.

⁴³⁵ Ver EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:9-14; EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:14-19; EB2, Aveiro, F, 30-40, linhas:37-41; EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:138-141.

⁴³⁶ EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:73-80; EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:21-34.

contudo, maior, o que não é o mesmo que dizer que compactuam com as mesmas. Pelo contrário, diversos entrevistados participam ativamente na procura de soluções para ultrapassar estes constrangimentos.⁴³⁷

6.1.3.1 Pessoais

Começando pelas dificuldades pessoais, destaca-se aquilo que um entrevistado apelida de “preguiça mental” e que associa à comodidade do automóvel e ao facilitismo a que está relacionado. Transcreve-se o seguinte trecho por se considerar particularmente relevante

Uma grande parte, não sei dizer a percentagem mas uma grande percentagem são desculpas, uma grande percentagem é mental, mesmo um processo mental é uma defesa que nós temos que é bom que haja mas como é irracional nós temos de saber fazer uma gestão do risco se não não saíamos de casa, não é? E as pessoas não têm esse esforço para a bicicleta. Têm muita preguiça, muito [...] a minha teoria é que o carro com tanta coisa boa que o carro nos dá, [...], facilita-nos tanto a vida que nos torna preguiçosos para pensar, para planear. Acredito que a maior parte dos processos são mentais. Para andar de bicicleta tenho de começar a pensar de outra forma, planear mais o meu dia.

(EB4, Lisboa, M, 30-40).

A gestão prática do dia-a-dia também pode colocar alguns entraves que se podem relacionar com a necessidade de quebrar rotinas e encontrar soluções além das habituais.

Uma entrevistada coloca como obstáculo as dificuldades associadas ao transporte do filho, ainda muito pequeno, já que estas retiram o lado prático à bicicleta, aspeto fulcral, como já foi apontado. Caso optasse por levar a bicicleta para o trabalho, quando regressasse, teria de ir a casa para deixar a bicicleta, que não possui uma cadeirinha para levar crianças e ir buscar o carro, dirigindo-se depois a casa dos pais, onde o filho fica enquanto esta trabalha. A entrevistada, residente em Aveiro, a trabalhar em Gaia na área do ambiente, embora se sinta culpada por estar a contribuir para poluir o ambiente quando utiliza o automóvel e tenha consciência que é possível contrariar a ideia que o papel de mãe está associado ao papel de automobilista, acaba por transportar o filho no automóvel. Aponta diversos constrangimentos para explicar esta opção, destacando as questões

⁴³⁷ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:419-424; EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:39-41.

práticas associadas com o número de volumes que tem de transportar e a poluição a que não quer sujeitar o filho, não o transportando por essa razão no carrinho de bebé.⁴³⁸

O automóvel desperta assim sentimentos ambíguos que estão presentes em diversas entrevistas, tal como se viu no capítulo anterior. Por um lado, é conotado negativamente e, por outro, facilita o quotidiano e transmite uma ideia de segurança associada, neste caso à proteção do filho.

Para um entrevistado o primeiro obstáculo é, precisamente, a escolha do meio de deslocação, já que segundo o mesmo “cada opção tem prós e contras” que é preciso equacionar, principalmente quando o que está em causa é a escolha do melhor meio de transporte para ir para o trabalho. A gestão da mobilidade é importante e quanto mais opções existem mais difícil se revela.⁴³⁹ Uma entrevistada refere que as pessoas estão de certa forma formatadas, o que as impede de pensar em alternativas além do que estão habituadas.⁴⁴⁰ Para outros entrevistados, muitas das explicações dadas pelas pessoas para não experimentar a bicicleta não passam de desculpas. Um entrevistado refere mesmo que esta é uma forma de as pessoas se justificarem perante si próprias e os outros.⁴⁴¹

6.1.3.2 Condições ambientais

Um segundo grupo de obstáculos inclui as condições ambientais: condições atmosféricas (chuva, vento e calor), relevo, poluição ambiental e sonora. Este grupo pode associar-se ao primeiro, na medida que estes obstáculos, tal como os anteriores, estão associados ao tal “processo mental” que o entrevistado EB4 (Lisboa, M, 30-40) refere, o que não significa que não constituam verdadeiros entraves em certas condições e para determinados indivíduos.

Na realidade, a chuva pode constituir um desincentivo para alguns indivíduos que referem que não andam de bicicleta quando chove, optando por outros meios de deslocação. Para outros, no entanto, é o calor que é mais difícil de suportar. Diversos entrevistados, contudo, minimizam as dificuldades inerentes à chuva ou ao calor, apresentando soluções que permitem ultrapassar possíveis inconvenientes.⁴⁴²

⁴³⁸ Ver EB2, Aveiro, F, 30-40, 12-17 e 24-32.

⁴³⁹ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:55-56.

⁴⁴⁰ Ver EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:158-161.

⁴⁴¹ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:252-262.

⁴⁴² Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:295-312; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:134-143.

Dois entrevistados afirmam mesmo que gostam de pedalar nos dias com chuva. Para um, a chuva desde que não seja muito intensa proporciona uma experiência interessante,⁴⁴³ para outro, o facto de ir de bicicleta para o trabalho nos dias chuvosos permite-lhe ganhar tempo, já que não vai ficar preso no trânsito que se forma especialmente nesses dias.⁴⁴⁴

Quanto aos declives, estes são desvalorizados pelos entrevistados, sobretudo pelos que se deslocam no Porto⁴⁴⁵ e em Lisboa⁴⁴⁶ porque, segundo os mesmos, apesar de existirem zonas que realmente concorrem para dificultar a deslocação, é possível encontrar muitas zonas planas ou quase planas.⁴⁴⁷

6.1.3.3 Falta de estruturas adequadas

A maior parte dos obstáculos identificados são de carácter infraestrutural, podendo subdividir-se em dois tipos.

O primeiro, remete-nos para a questão das acessibilidades. Estão incluídos neste grupo a qualidade do piso; as linhas de eléctrico; a altura do rebordo dos passeios que pode bater na roda da bicicleta; a falta de pisos rebaixados; a fraca permeabilidade e a ausência de vias alternativas à deslocação automóvel na periferia, e, finalmente, o facto de as cidades estarem pensadas sobretudo para os automóveis.

O segundo grupo, abarca os obstáculos decorrentes da falta de estruturas específicas facilitadoras da deslocação velocipédica. Compreendem a ausência de sinalização específica para ciclistas; a escassez de pistas para ciclistas adequadas às suas necessidades; a falta de suportes que facilitem o transporte das bicicletas nas escadas e nos declives, tais como elevadores ou calhas; a insuficiência de locais de estacionamento para bicicletas; a dificuldade de transportar a bicicleta nos transportes públicos e a falta de balneários.

Segundo um entrevistado deverão ser, no entanto, os ciclistas a tomar a iniciativa de reivindicar melhores condições junto dos empregadores, nomeadamente balneários e estacionamento, já que o número de ciclistas existentes ainda não justifica a difusão destas medidas.⁴⁴⁸

⁴⁴³ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:168-173.

⁴⁴⁴ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:89-92.

⁴⁴⁵ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:243-247 e 252-255.

⁴⁴⁶ Ver EB6, Aveiro, M, 30-40, linhas:102-106.

⁴⁴⁷ Ver o estudo efetuado por Paulo Guerra dos Santos (2009) relativo à cidade de Lisboa.

⁴⁴⁸ EB13, Lisboa, M, 20-30, Linhas:146-156.

Destaca-se a falta de permeabilidade, fator identificado por uma entrevistada e que afeta não só os ciclistas, como os peões, dificultando a deslocação não motorizada em geral. Os obstáculos que se colocam entre o indivíduo e o espaço a atravessar dificultam a circulação, a utilização e a vivência da cidade. Sendo responsáveis pela ligação deficiente dos espaços públicos, contribuem para o aumento das distâncias a percorrer e, conseqüentemente, do esforço despendido o que pode desincentivar a prática da mobilidade suave, uma vez que, quer no caso do peão, quer no caso do ciclista, é a força humana que contribui para impulsionar o movimento. Esta é uma consequência do facto das cidades se terem vindo a adaptar à lógica dos veículos a motor, em detrimento dos modos de deslocação suaves.⁴⁴⁹



Figuras 6.3: Exemplo de algumas estruturas para bicicletas: estacionamento para bicicletas no Chiado em Lisboa, calha para bicicletas na zona de Belém, em Lisboa.

6.1.3.4 Relação entre os ciclistas e os automobilistas

O terceiro grupo de obstáculos comporta os fatores associados à relação entre os ciclistas e os automobilistas. Os principais obstáculos identificados pelos entrevistados são os seguintes: automóveis mal estacionados, nomeadamente estacionados nas ciclovias ou em segunda fila, as cargas e descargas, ultrapassagens realizadas muito perto do ciclista, a falta de cuidado do automobilista ao abrir a porta (uma das grandes causas de acidentes), a pouca experiência dos automobilistas em relação ao comportamento a ter quando se aproxima de um ciclista, a falta de respeito dos automobilistas, o excesso de velocidade, o movimento do ar proveniente da velocidade dos automóveis, a velocidade a que é

⁴⁴⁹ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:161-189.

necessário pedalar para acompanhar o trânsito e, especialmente em Lisboa, a necessidade de ter muita atenção na condução.

A velocidade excessiva dos automóveis é referida sobretudo pelos entrevistados que circulam habitualmente em Lisboa.⁴⁵⁰

As ultrapassagens também são assinaladas por diversos entrevistados como podendo colocar a vida dos ciclistas em perigo quando mal feitas, nomeadamente quando são realizadas muito junto do ciclista, atirando-o contra a berma da estrada. A falta de experiência dos automobilistas em relação ao comportamento a adotar perante os ciclistas, é uma das possíveis razões apontadas por alguns entrevistados.⁴⁵¹ Nota-se, no entanto, segundo alguns entrevistados, uma melhoria da relação entre os automobilistas e os ciclistas ao longo dos anos.⁴⁵² Um entrevistado avança como hipótese o facto de um número crescente de automobilistas utilizarem a bicicleta ao fim de semana, prática que tem vindo a aumentar, o que lhes daria uma certa experiência.⁴⁵³

De realçar, no entanto, que a mesma pessoa enquanto automobilista ou ciclista poderá ter reações diferentes na estrada, assumindo papéis que poderão mostrar-se antagónicos.

Para outro entrevistado, a falta de prática dos automobilistas em relação aos ciclistas pode constituir uma vantagem para o último. O automobilista poderá ter tendência a assumir uma condução mais cuidadosa, uma vez que o ciclista não se desloca no anonimato protegido como os automobilistas, havendo uma noção exata que o ciclista (a dupla máquina/ser humano) é uma pessoa, noção que nem sempre se tem em relação ao automobilista.⁴⁵⁴

6.1.3.5 Regras de trânsito

O último grupo de obstáculos conduz-nos às questões de cariz legal. O Código da Estrada (Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro)⁴⁵⁵ é apontado por diversos

⁴⁵⁰ Ver EB1, Lisboa, M, 30-40, linhas:115-120; EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:12-16; EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:94-97; EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:171-175.

⁴⁵¹ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:44-51; EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:10-23; EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:138-143.

⁴⁵² Ver EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:35-51; EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:41-42;

⁴⁵³ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:55-62.

⁴⁵⁴ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:101-109.

⁴⁵⁵ As entrevistas foram realizadas antes do novo Código da Estrada entrar em vigor.

entrevistados⁴⁵⁶ como uma das causas da dificuldade de deslocação dos ciclistas, na medida que não está adaptado às suas necessidades.⁴⁵⁷

Na realidade, o Código da Estrada, tem vindo a ser objeto de contestação por parte de diversas associações de ciclistas e de peões, nomeadamente pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), pela Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBI) e pela Associação de Cidadãos Auto-mobilizados (ACA-M), que defendem uma revisão do código que contemple as necessidades do peão e do ciclista e não se centre tanto no automóvel.

A FPCUB tem tido um papel importante nesta discussão ao longo dos anos. Mais recentemente, em 2010, a FPCUB apoiou uma petição para “alteração do Código da Estrada, reforçando os direitos dos ciclistas e peões” que obteve mais de 6000 assinaturas, segundo se lê no sítio da FPCUB (<http://www.fpcub.pt/2013/03/parecer-da-federacao-portuguesa-de-cicloturismo-e-utilizadores-de-bicicleta-fpcub-a-proposta-de-lei-do-governo-para-alteracoes-do-codigo-da-estrada>).⁴⁵⁸ Em 2011, a Federação entregou ao Governo um documento no qual constam diversas propostas de alteração ao Código.

⁴⁵⁶ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:305-308; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:209-220.

⁴⁵⁷ Para mais detalhes consultar a tese de mestrado de Andrade, Paulo (2012).

⁴⁵⁸ Lia-se na mesma:

- “1. Portugal tem assistido, nos últimos anos, a um aumento significativo da utilização da bicicleta em actividades de lazer, mas também como modo de transporte quotidiano.
 2. Assim, a bicicleta não pode ser encarada apenas como mero equipamento desportivo ou recreativo, mas antes como um normal modo de transporte que deve ser incentivado enquanto alternativa socialmente responsável às pequenas deslocações de automóvel, sobretudo numa altura em que urge reduzir a dependência da energia fóssil e a emissão de gases com efeitos de estufa.
 3. Verifica-se, presentemente, em toda a União Europeia (UE), uma preocupação crescente em fomentar o uso da bicicleta tornando-se, assim, fundamental, o estabelecimento de regras adequadas como forma de redução dos potenciais riscos a que estão sujeitos os ciclistas.
 4. Todavia, o Código da Estrada português, ao contrário das legislações congéneres de outros estados-membros da UE, não protege o ciclista, contendo até normas que encorajam comportamentos de risco por parte de outros utilizadores da via pública, designadamente os automobilistas.
 5. Impõe-se, pois, a alteração dessas normas do Código da Estrada, como aliás foi reconhecido na última Legislatura por todos os partidos com assento na Assembleia da República, designadamente através da Resolução n.º 80/2009, que recomenda ao Governo que proceda a alterações no Código da Estrada, reforçando os direitos de ciclistas e peões.
 6. Tal desiderato corresponde, de resto, a uma necessidade de convergência legislativa apontada pela UE e recomendada pela Conferência Europeia dos Ministros de Transportes e pelo Comité Económico-Social Europeu.
 7. Esta é, aliás, uma forma de cumprir a “Carta Europeia de Segurança Rodoviária”, que aponta para a tomada de medidas tendentes à redução do elevado número de vítimas da sinistralidade rodoviária, e o próprio preâmbulo do atual Código da Estrada que nota a necessidade de proteger os utilizadores mais vulneráveis.
 8. Importará, conseqüentemente, que o Código da Estrada português possa convergir com as demais legislações congéneres de outros estados-membros da UE nas matérias relacionadas com a circulação de velocípedes, modificando o seu articulado no que respeita à segurança dos ciclistas.
- Em face do acima exposto, os signatários desta petição vêm requerer à Assembleia da República, no âmbito das suas competências constitucionais, a tomada das iniciativas legislativas necessárias com vista à alteração

Mais recentemente, tem tido um papel muito ativo, tal como a MUBI e a ACA-M, na discussão relativa à Proposta de Lei 131/XII discutida no Parlamento a 10 e Abril de 2013, que propõe diversas alterações ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94 de 3 de Maio e pelo Decreto-Lei n.º 44/2005 de 23 de Fevereiro. Esta proposta emerge no seguimento da Resolução n.º14/2012 de 9 de Fevereiro, em que é reconhecida a necessidade de alteração do Código da Estrada, no sentido deste contribuir para a defesa e promoção da segurança dos utilizadores mais vulneráveis da via, isto é, dos peões e dos ciclistas. Quer a FPCUB, quer a MUBI, foram ouvidas em audição pela comissão da especialidade (Economia e Obras Públicas), a que a proposta baixou, após ter sido votada e aprovada na generalidade.

Num comunicado conjunto de 8 de Abril de 2013, a ACA-M, a União Velocipédica Portuguesa - Federação Portuguesa de Ciclismo e a MUBI, reconhecem alguns erros e lacunas na referida Proposta ([http://www.uvp-fpc.pt / index_noticia_ver.php?id_noticia_new=3096&pag=1](http://www.uvp-fpc.pt/index_noticia_ver.php?id_noticia_new=3096&pag=1)). A FPCUB, por seu lado, embora admita que as alterações avançadas contribuirão para acabar com alguns erros do atual código da Estrada, sublinha, que se está a perder uma oportunidade de “se avançar para uma redacção mais progressista e evoluída, à semelhança do que se pode verificar nos restantes países Europeus, [...]”, apontando algumas faltas (<http://www.fpcub.pt/2013/03/parecer-da-federacao-portuguesa-de-ciclismo-e-utilizadores-de-bicicleta-fpcub-a-proposta-de-lei-do-governo-para-alteracoes-do-codigo-da-estrada>).

A 24 de Julho de 2013, a referida Proposta de Lei 131/XII, foi aprovada com votos a favor de todos os partidos, com exceção do PEV que se absteve, tendo sido enviada à Comissão para redacção final (<http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalleIniciativa.aspx?BID=37564>).

Observa-se, através das alterações ocorridas,⁴⁵⁹ uma mudança no estatuto da bicicleta no espaço público, que deixa de ser considerada apenas na sua vertente

do Código da Estrada (Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro) por forma a aumentar a segurança rodoviária dos ciclistas e, conseqüentemente, de todos os utilizadores da via pública (<http://www.peticaopublica.com/pview.aspx?pi=proque>).

⁴⁵⁹ Destaca-se entre as alterações aprovadas no que diz respeito à bicicleta:

- A bicicleta deixa de perder prioridade nos cruzamentos: tem prioridade quem se apresenta pela direita num cruzamento não sinalizado, seja um veículo a motor ou um velocípede;
- Os automobilistas quando pretendam ultrapassar um ciclista têm de abrandar a velocidade e manter uma distância de 1,5m entre o automóvel e a bicicleta;
- Permite a circulação de ciclistas nos corredores de Bus, quando as Câmaras Municipais o permitirem;

recreativa, começando a ser encarada como um meio de transporte equiparado aos outros veículos.⁴⁶⁰ De salientar, a introdução no Código do conceito de “Utilizadores vulneráveis” que abrange os peões e velocípedes, em particular, as crianças, os idosos, as grávidas, as pessoas com mobilidade reduzida ou as pessoas com deficiência.

6.2 Dispositivos Facilitadores da Deslocação Velocipédica

Como foi supracitado, o facto das estruturas facilitadoras da utilização da bicicleta serem deficientes, não correspondendo às necessidades dos ciclistas, é um obstáculo que poderá constituir um entrave à sua adoção, funcionando como um constrangimento, sobretudo para os indivíduos que estão menos predispostos a adotá-la.

6.2.1 Estacionamentos

As opiniões dividem-se quanto à necessidade de criar locais de estacionamento para as bicicletas. Para alguns entrevistados este não é um problema, já que qualquer poste serve para fixar a bicicleta.⁴⁶¹

Para outros, a falta de estacionamento adequado poderá condicionar a utilização da bicicleta, nomeadamente devido ao facto de, por vezes, não se saber se haverá condições no ponto de chegada para estacionar e devido ao perigo de roubo de parte ou da totalidade da bicicleta, principalmente durante a noite. Diversos entrevistados referem que já foram roubados.⁴⁶²

A inexistência de estacionamento adequado e seguro pode funcionar como um desincentivo à utilização da bicicleta o que poderá restringir a sua adoção, levando as

-
- A obrigatoriedade de circular na ciclovia foi eliminada, lendo-se agora no artigo 78º que a circulação se deve fazer preferencialmente por estas pistas;
 - Introduce a permissão de dois ciclistas circularem lado a lado, exceto em vias com reduzida visibilidade, em casos de engarrafamento ou quando provoca perigo ou embaraço para o trânsito.
 - As passagens para velocípedes são equiparadas a passagens para peões pelo que os automobilistas têm de ceder a passagem aos ciclistas nos atravessamentos em ciclovia;
 - Permite o transporte de passageiros em atrelado;
 - Fim da obrigatoriedade de circular o mais à direita possível;
 - Permite (não obriga) a utilização do passeio a condutores de bicicleta com menos de 10 anos

(Fonte: <http://mubi.pt/2013/07/25/codigo-da-estrada-portugues-entra-finalmente-no-seculo-xxi/>).

⁴⁶⁰ Como resposta a estas alterações, o Automóvel Club de Portugal, emitiu um comunicado a 28 de Agosto de 2013 no qual apela à obrigatoriedade de seguro para utilizadores de bicicleta. (<http://www.acp.pt/o-clube/saiba-mais/comunicados/comunicados/entity/comunicado-seguro-obrigatorio-para-utilizadores-de-bicicleta?bl=1>) que é contestado pela MUBI.

⁴⁶¹ Ver EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:158-172.

⁴⁶² Ver EB12, Coimbra, F, 20-30, linhas:70-75; EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:147-153.

peças a optar por outras soluções à partida mais fáceis. A imprevisibilidade poderá atuar como um fator dissuasor para algumas pessoas.⁴⁶³



Figuras 6.4 Bicicleta presa a um poste na zona da Universidade de Coimbra e outra presa a um sinal no Largo do Rato, em Lisboa

A falta de estacionamento para bicicletas junto às estações de transportes públicos pode constituir um impedimento à utilização da bicicleta em articulação com os outros meios de deslocação.⁴⁶⁴ Um entrevistado, que trabalha em Lisboa e que durante um certo período de tempo residiu em Torres Vedras, sublinha a importância da colocação de cacifos fechados junto aos terminais dos transportes públicos onde a bicicleta pudesse ficar durante a noite. Segundo o mesmo, isto poderia constituir um incentivo à utilização da bicicleta, facilitando a deslocação dentro de Lisboa⁴⁶⁵

Um dos entrevistados, embora reconheça que a falta de estacionamento pode constituir um entrave para algumas pessoas, refere que gosta de parar a bicicleta junto do local onde se desloca, o que poderia ser mais difícil caso houvesse locais de estacionamento formais. A bicicleta, ao contrário do automóvel, devido ao facto de ser um veículo porta a porta, pressupõe que se estacione nas proximidades do local a onde o ciclista se desloca, caso contrário, perderá parte do interesse prático que tem. Logo, não

⁴⁶³ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:195-203; EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:216-242; EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:34-48.

⁴⁶⁴ A Câmara Municipal de Lisboa e a REFER desenvolveram estudos para instalação de boxes para estacionamento de bicicletas junto aos principais interfaces de transporte através de um sistema de cacifos individuais. Está prevista a sua implantação no Cais do Sodré, Santa Apolónia, Sete Rios, Oriente, Entrecampos e Roma/Areeiro (“Uma Mobilidade para o Século XXI” Exposição organizada pela Câmara Municipal de Lisboa patente no torreão Nascente da Praça do Comércio entre o dia 10 e 22 de Setembro de 2013”).

⁴⁶⁵ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:125-143.

basta criar estacionamento para bicicletas, é preciso que estes se adequem às necessidades dos seus utilizadores.⁴⁶⁶

A implementação de locais apropriados ao estacionamento de bicicletas poderá funcionar como uma forma de promoção da bicicleta, sobretudo para quem ainda não a introduziu no seu quotidiano, já que quem já a utiliza, se acostumou a improvisar soluções.

No entanto, mesmo aqueles que já têm disponibilidade mental para a utilizar e, assim, resistir às adversidades, em certas ocasiões são impedidos de o fazer, salientando-se a ausência de estacionamento noturno e de estacionamento seguro junto aos pontos de partida e chegada de transportes públicos como constrangimentos difíceis de ultrapassar.

De salientar, que uma das medidas/ações do *Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020*,⁴⁶⁷ inserida no Programa “Normativa Nova”, constante do objetivo operacional número 4: “Rever e adequar a legislação e normativos regulamentares (ordenamento do território, urbanização, edificação, circulação viária, outra) à promoção dos modos suaves” é precisamente “Rever o Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU) garantindo em novas construções e reabilitações espaço e infraestruturas para bicicletas” (anexo XII).

Alguns regulamentos municipais de urbanização e edificação já determinam a obrigatoriedade de construir estacionamentos cobertos e protegidos para bicicletas, nomeadamente nos prédios destinados a habitação, em estabelecimentos de ensino, em edificações destinadas a comércio ou serviço. A título de exemplo refere-se Lisboa (Aviso n.º 5147/2013, DR, 2ª série de 16 de Abril, art.º 58), Coimbra (Regulamento n.º 255/2012, DR 2.ª série, n.º 132 de 10 de julho, art.º 44) e Grândola (Aviso n.º 9551/2012, DR, 2.ª série, n.º 134 de 12 de julho, art.º 45).⁴⁶⁸

No entanto, embora se encontrem cada vez mais parques de estacionamento para bicicletas criados, sobretudo, por iniciativa das autarquias, estão longe de constituir a regra.⁴⁶⁹

⁴⁶⁶ Ver EB19, Lisboa, M, 30-40, linhas:137-140.

⁴⁶⁷ Elaborado pelo grupo Interministerial criado pelo Despacho Interministerial n.º 11125/2010, de 7 de Julho na sequência da Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009 de 5 de Fevereiro

⁴⁶⁸ A MUBI contesta as alterações ao artigo 23 e 58 do Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa, publicadas no Aviso n.º 5147/2013, DR, 2ª série de 16 de Abril, chamando a atenção para a simplificação do mesmo (<http://mubi.pt/2011/11/15/english-apontamentos-da-mubi-a-proposta-de-revisao-do-regulamento-municipal-de-urbanizacao-e-edificacao-de-lisboa/>).

⁴⁶⁹ O Estádio do Dragão inaugurou em Agosto de 2013, 150 lugares para bicicletas (<http://greensavers.sapo.pt/2013/08/23/estadio-do-dragao-inaugura-150-lugares-de-estacionamento-para-bicicletas/>).

6.2.2 Ciclovias

A construção de pistas cicláveis tem vindo a aumentar em Portugal. Segundo o sítio <http://www.Ciclovias.pt>, no final de 2014 existiam 1.736,132 Km de ciclovias, ecovias⁴⁷⁰, ecopistas⁴⁷¹ e percursos cicloturísticos de Norte a Sul do país.

Diversas Autarquias têm apostado na construção de pistas cicláveis na vertente recreativa ou utilitária como forma de promoção da bicicleta, embora muitas sejam apenas simbólicas, resumindo-se a pequenos troços sem continuidade. Cidades como Lisboa,⁴⁷² Águeda,⁴⁷³ Torres Vedras,⁴⁷⁴ Almada,⁴⁷⁵ Bragança,⁴⁷⁶ Leiria,⁴⁷⁷ Murtosa,⁴⁷⁸ Peniche,⁴⁷⁹

⁴⁷⁰ Infraestrutura destinada à circulação a pé ou em bicicleta, e que tem como principal característica a ligação entre áreas de interesse ambiental (<http://www.ciclovias.pt/>).

⁴⁷¹ O Plano Nacional de Ecopistas (designação criada pela REFER para as Vias Verdes) foi criado em 2001 com o objetivo de requalificar e reutilizar as linhas e canais ferroviários sem exploração que ficam reservados à deslocação não motorizada (<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx>).

⁴⁷² Lisboa tem em plano a criação de uma rede de percursos e corredores que ligue os principais parques e áreas verdes ([Lisboaciclavel.cm-lisboa.pt](http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt)). A cidade conta com 35,9Km de ciclovias aos quais se juntam mais 42 Km no parque de Monsanto (<http://www.ciclovias.pt/ciclovias/3lisboa/1lisboa/lisboa/>)

⁴⁷³ Possui 37 Km de pistas cicláveis que atravessam 39 ruas da cidade e servem 22 equipamentos (Câmara Municipal Águeda, 2011).

⁴⁷⁴ O Plano da Rede de Ciclovias Urbanas estabelecia como meta até 2013 a construção de seis novas ciclovias na cidade de Torres Vedras. Cada uma das ciclovias é apadrinhada por um ciclista natural de Torres Vedras. Já existiam ciclovias de carácter recreativo na zona litoral do Concelho (http://www.apambiente.pt/_zdata/SEM_DESC/2012/MonitorizacaoAvaliacao/Avaliacao_Global_2010/Torres%20Vedras2010.pdf; Elaboração do Plano da Rede de Ciclovias de Torres Vedras – Estudo Prévio, 2009).

⁴⁷⁵ Almada com o projeto “Bicla Tejo: de Belém para o Sol da Caparica, na minha bicla” ganhou o prémio lançado no decorrer da semana da mobilidade 2009. Trata-se de um percurso ciclável híbrido que permite unir as duas margens do Tejo conjugando o barco da Transtejo com a ciclovias que parte da estação fluvial da Trafaria em direção às praias urbanas da Costa da Caparica, promovendo a alternativa ao automóvel e a intermodalidade. O projeto abarca também infraestruturas de apoio, sinalética e painéis informativos. Os Peste & Sida colaboraram na promoção desta iniciativa através da adaptação da música “Sol da Caparica” e gravação de um videoclipe, tendo sido substituído o descapotável da versão original pela bicicleta. Em 2004 foi apresentado o plano Almada ciclável que compreendia um total de 223 km de ciclovias (<http://www.galpenenergia.com/PT/agalpenenergia/Noticias/Paginas/Almada-vence-concurso-Ideias-para-o-Ar.aspx>; http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=5102688&actualmenu=6529805).

⁴⁷⁶ No âmbito do Eixo Estratégico I- Compactação do Território, constante no Documento *Plano de sustentabilidade – Concelho de Bragança* está prevista a construção de uma rede ciclável de cariz utilitário e para lazer. A primeira ciclovias com 4 km foi inaugurada em 2011 em torno do Instituto Politécnico tendo gerado alguma polémica devido aos custos comportados (<http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=459500&tm=8&layout=122&visual=61>). A Autarquia conta com as ciclovias de Fervença, da Mãe d’Água e da circular interna, estando prevista a ligação da primeira com as restantes (<http://www.ciclovias.pt>).

⁴⁷⁷ Leiria em 2012 contava com 25 km de ciclovias, 12 km na cidade e 13km junto à costa (Estrada Atlântica). No âmbito de candidatura ao “RUCI –Redes Urbanas para a Competitividade e a Inovação” estava prevista a construção de mais 3km que teve início no início de 2012(Município de Leiria – Uma cidade, uma Estratégia; <http://www.regiaodeleiria.pt/blog/2012/02/20/comecou-a-construcao-da-ciclovias-de-leiria/>).

⁴⁷⁸ Murtosa está a desenvolver uma rede de vias cicláveis de cariz urbano e de cariz turístico, associadas a estruturas de apoio que no primeiro caso facilitam a deslocação diária e que no segundo caso apoiam a atividade turística através de estruturas facilitadoras da observação do património cultural e ambiental do Concelho (<http://www.murtosaciclavel.com/pt/pagina/1>).

Seixal,⁴⁸⁰ Tomar,⁴⁸¹ Viana do Castelo,⁴⁸², Loulé,⁴⁸³ constituem alguns exemplos de localidades que têm vindo a desenvolver, ou planeiam vir a construir, uma rede de pistas cicláveis como forma de incentivar a utilização da bicicleta que, com frequência, é associada ao conceito de sustentabilidade ambiental e urbana e à promoção de modos de vida mais saudáveis.

A análise dos quarenta planos de mobilidade sustentável (<http://mobilidade.apambiente.pt/>), desenvolvidos pelos municípios, cuja lista se apresenta em anexo (quadro 25, anexo XII), no âmbito do projeto mobilidade sustentável, coordenado pela Agência Portuguesa do Ambiente, permite constatar, no que se refere às propostas avançadas na área da deslocação velocipédica, a importância que o fomento da bicicleta tem vindo a adquirir.

Embora a maioria dos quarenta municípios abrangidos não tenha tradição relativamente à utilização da bicicleta, vinte sete, em quarenta, ponderam alargar ou construir de raiz, infraestruturas facilitadoras da bicicleta, sobretudo de cariz recreativo, desportivo ou turístico. Além da construção de ciclovias, surgem outras propostas, tais como a criação de redes de partilha de bicicletas, a implementação de estacionamento e de medidas de acalmia de trânsito, o desenvolvimento de campanhas de sensibilização ou de medidas que permitam a sua articulação com os transportes públicos. As crianças e os jovens são um dos principais grupos alvo, de tal modo que diversas propostas defendem a criação de ciclovias junto às escolas.

⁴⁷⁹ Peniche está a desenvolver um plano estratégico de ciclovias (<http://www.cm-peniche.pt/CustomPages/ShowPage.aspx?pageid=847d5c52-aad0-4f4a-afd4-249b3caeafed>).

⁴⁸⁰ Plano de Rede Ciclável do Seixal. Conta com 4 ciclovias que perfazem um total de 6 km. O objetivo é construir 90km de ciclovias de modo a contrariar a elevada taxa de motorização registada (<http://www.ciclovias.pt>; http://www.cm.seixal.pt/CMSEIXAL/AMBIENTE/PROJECTOS/09AMB_Pro_RedeCiclavel.htm).

⁴⁸¹ Em 2011, foi iniciado um estudo para a inserção de uma rede de mobilidade ciclável na cidade de Tomar a cargo do Departamento de Engenharia Civil da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Em 2010 tinha sido criado o Grupo promotor para as ciclovias em Tomar com a finalidade de recolher assinaturas junta da população com o objetivo de sensibilizar o Executivo Municipal para a criação de ciclovias funcionais em Tomar. Foram recolhidas e entregues a 21 de Janeiro 3938 assinaturas (“Grupo Promotor para as Ciclovias em Tomar contabiliza um total de 3938 assinaturas” in <http://www.radio.cidadetomar.pt/noticia.php?id=9474>).

⁴⁸² Viana do Castelo contava com cerca de 8 km de ciclovias em 2011 (<http://www.ciclovias.pt/ciclovias/Inorte/1viana/viana/viana.html>).

⁴⁸³ A Câmara de Loulé apresentou a 12 de Setembro de 2013 o Plano de mobilidade ciclável do Concelho – CicloLoulé- realizado em cooperação com a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta. O plano abarca para além das infraestruturas cicláveis, outras preocupações associadas a equipamentos e serviços de apoio vocacionados para a bicicleta e ações de dinamização da utilização da bicicleta (<http://www.algarveexpress.pt/?p=3468>).



Figuras 6.5 Pistas para bicicletas em Lisboa, Coimbra, Paredes, Estremoz, Murtosa e Águeda (da esquerda para a direita)

É possível encontrar um discurso divergente entre os entrevistados no que se refere à importância da construção de ciclovias. Este, tal como outros assuntos associados à bicicleta, não gera consensos. Enquanto alguns indivíduos lhes atribuem vantagens, outros, consideram-nas supérfluas, associando-as à construção social do medo, ideia partilhada por Horton (2007:133-152).

Segundo esta perspetiva, a marginalização da prática de deslocação velocipédica retirou ao ciclista o direito a circular na estrada, remetendo-o para a ciclovia. Normalmente são os indivíduos mais experientes que tendem a desvalorizar a sua utilização já que, segundo os mesmos, o lugar da bicicleta é na estrada, o que de facto sucedeu durante várias décadas.

Segundo alguns entrevistados, as ciclovias, tal como são construídas em Portugal, constituem um atentado aos direitos dos ciclistas, contribuindo para a sua segregação e despromoção em relação aos outros utilizadores da via.⁴⁸⁴ A obrigatoriedade de circular na ciclovia quando esta existe, é considerada um obstáculo à deslocação e um atentado aos direitos dos ciclistas, já que ao ser obrigatória impede a livre escolha dos cidadãos. A

⁴⁸⁴ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:314-319; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:203-208.

revisão do Código da Estrada acabou, no entanto, com a obrigatoriedade da utilização da ciclovia, indo de encontro às reivindicações dos ciclistas.⁴⁸⁵

A ciclovia é percecionada como adequada a principiantes, a indivíduos que começam a apresentar dificuldades de mobilidade ou como alternativa a vias com muito trânsito e poluição onde os automóveis atingem grandes velocidades. Qualquer um destes fatores está associado à noção de conforto e segurança.⁴⁸⁶ Contudo, para alguns entrevistados, as ciclovias dão uma noção errada de segurança e confiança que não se verifica, na medida em que a maioria não está bem construída em Portugal.⁴⁸⁷

Outro elemento salientado por alguns entrevistados, é o facto das ciclovias em Portugal, normalmente implicarem um acréscimo do tempo de deslocação e uma complexificação do trajeto, concorrendo para o aumento do esforço despendido, já que muitas têm um cariz sobretudo recreativo.⁴⁸⁸

Em alternativa às ciclovias, alguns entrevistados propõem a criação de medidas de acalmia de tráfego como forma de combater o excesso de velocidade na estrada, o que promoveria a convivência entre os diversos utilizadores da via, trazendo vantagens para todos: peões, ciclistas e automobilistas.⁴⁸⁹

Uma entrevistada que ministra aulas de condução de bicicleta, lembra ainda que a promoção da deslocação velocipédica não pode passar apenas pela construção de infraestruturas tais como as ciclovias, já que andar de bicicleta, ao contrário de andar a pé, requer aprendizagem. Segundo a mesma, muitas pessoas não sabem andar de bicicleta de todo ou não sabem andar na estrada. A entrevistada sublinha ainda que são poucos os locais em Portugal que oferecem este tipo de aulas.⁴⁹⁰

⁴⁸⁵ Como se lê no artigo 78º do atual Código da Estrada, *ponto 1* “Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se **preferencialmente** por aquelas pistas”.

⁴⁸⁶ Ver EB3, Aveiro, M, 30-40, linhas:150-156; EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:136-146; EB7, Lisboa, M, 30-40: 154-159; EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:185-202.

⁴⁸⁷ Ver EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:262-273; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:197-201.

⁴⁸⁸ Ver EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:243-249; EB10, Lisboa, M, 30-40, linhas:221-232.

⁴⁸⁹ Ver EB6, Aveiro, M, 30-40, linhas:182-186; EB10, Lisboa, M, 30-40, linhas:237-241.

⁴⁹⁰ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas: 627-640.

6.2.3 Bicicletas públicas de uso compartilhado

O número de serviços de partilha de bicicletas tem vindo a aumentar⁴⁹¹ a par com a construção de ciclovias e com a implementação de locais de estacionamento para bicicletas. Os projetos deste tipo (que últimos cinco anos se têm multiplicado a nível mundial⁴⁹²), além de contribuírem para dar maior visibilidade à bicicleta nas suas diversas vertentes, têm ainda a faculdade de a legitimar como um meio de transporte em si mesmo (Shaheen *et al.*, 2010).

Os serviços de partilha de bicicletas têm evoluído desde o seu surgimento na década de 1960, podendo considerar-se três fases (três gerações) que correspondem à sua complexificação. Na primeira fase, as bicicletas estão disponíveis sem qualquer tipo de constrangimentos, na segunda fase, o serviço funciona mediante o depósito de uma moeda e na terceira fase, assenta em sistemas tecnológicos de informação (Shaheen *et al.*, 2010). Atualmente encontram-se, sobretudo, serviços de segunda e terceira gerações, estando já em desenvolvimento sistemas tecnológicos de quarta geração.

Em 1965 surgem em Amesterdão as “White bikes” por iniciativa de um movimento anarquista, o Provo, que colocou à disposição dos residentes 50 bicicletas brancas sem cadeados que, alvo de vandalismo e roubo, foram retiradas mais tarde pela polícia que as considerou um convite ao furto.

Em 1974, foi inaugurado na cidade La Rochelle o primeiro esquema municipal de partilha de bicicletas que disponibilizava 350 bicicletas gratuitamente e contava com três estações localizadas no centro. O serviço continua em funcionamento, embora tenha evoluído, passando a utilizar um sistema de terceira geração.

No Reino Unido, em Cambridge, em 1993, surge também um serviço deste tipo (Green Bike Schemes) que, tal como o de Amesterdão, também falhou devido ao roubo das bicicletas.

⁴⁹¹ Em 2008, registavam-se 213 serviços de partilha de bicicletas implantados em 14 países, sendo disponibilizadas um total de 75.000 bicicletas. Com exceção do esquema desenvolvido em Washington todos os outros estavam localizados na Europa. Em 2011, contavam-se 33 países e 375 esquemas de partilha de bicicletas, o que correspondia a 236.000 bicicletas, encontrando-se serviços deste tipo um pouco por todo o mundo (Midgley, 2011; http://www.earth-policy.org/plan_b_updates/2013/update112).

⁴⁹² Nas cidades de Wuhan e Hangzhou⁴⁹², na China, encontram-se os dois maiores serviços de partilha de bicicletas a nível mundial, que colocam à disposição dos indivíduos, respetivamente 70.000 e 65.000 bicicletas. Na Europa, Paris, é a cidade que dispõe de maior número de bicicletas, com 20.000 bicicletas. Nos EUA, é Nova Iorque que sobressai com 10.000 bicicletas (Fishman *et al.*, 2013:4).

Em 1991 em Farsø e em Grenå, na Dinamarca, surgem as primeiras bicicletas de segunda geração. No entanto, é em 1995, em Copenhaga, que é implantado o primeiro projeto de partilha de bicicletas de grande escala (BycyKlen) que esteve ativo até 2012 servindo de inspiração a muitos programas deste tipo. O serviço, que foi reestruturado, contando agora com GPS, bateria, um dispositivo para bagagem, entre outras coisas funcionava através da introdução de uma moeda que permitia libertar a bicicleta.

Hoje, a maioria dos serviços de partilha de bicicletas em funcionamento recorrem a sistemas de informação tecnológica que são utilizados para retirar e recolocar a bicicleta nas estações e para gerir o serviço, o que permite obter informações sobre os utilizadores e sobre a localização das bicicletas (<http://www.bycyklen.dk>; Shaheen *et al.*, 2010; Midgley, 2011; Fishman *et al.*, 2013).⁴⁹³

Apesar de ajudar a diminuir os riscos de roubo que ainda assim existem, a complexificação do sistema, mais dispendioso e, geralmente, sob a alçada de grandes empresas, vem acabar com a simplicidade associada aos sistemas de primeira e segunda geração, o que poderá dificultar o seu uso por parte da população.⁴⁹⁴

Na Europa, surge em 1998, em Rene, o primeiro programa público computadorizado, “Vélo à la Carte”, que foi substituído em 2009 pelo “Le Vélo Star”. No entanto, é o programa “Vélo´v”, desenvolvido em 2005, em Lyon,⁴⁹⁵ que contribui para a popularização deste tipo de sistema.

Segue-se na Europa o desenvolvimento de diversos programas deste tipo em cidades como Viena (Citybike Wien, 2003),⁴⁹⁶ Bruxelas (Villo!, 2009),⁴⁹⁷ Paris (Velib, 2007),⁴⁹⁸ Barcelona (Bicing em 2007),⁴⁹⁹ Londres (Barclays Cycle hire, 2010),⁵⁰⁰ Dublin

⁴⁹³ Por exemplo, em Paris, o serviço *Vélib* tem desde o início lutado contra o vandalismo, o que tem levado ao encerramento de diversas estações mais problemáticas e a avultados prejuízos (<http://blog.velib.paris.fr/blog/2013/07/17/velib-vandalises-comment-lutter-contre-le-phenomene/http://www.cicloficina.wordpress.com/sobre/>). Bruxelas também tem lutado contra o mesmo problema, assim como a cidade de Barcelona (Bicing) (http://elpais.com/elpais/2009/05/12/actualidad/1242116228_850215.html).

⁴⁹⁴ Um entrevistado que elogia o sistema de Paris, diz que teve pena de não o experimentar mas como este pedia um cartão de crédito ou uma caução não aderiu ao serviço (EB9, Porto, M, 30-40, linhas:231-237).

⁴⁹⁵ Estão disponíveis 4000 bicicletas e 340 estações (<http://www.velov.grandlyon.com/?L=1>).

⁴⁹⁶ Conta com 110 estações (<http://www.citybikewien.at/>).

⁴⁹⁷ O sistema *Villo!*, inaugurado em 2009 que conta com 2500 bicicletas e 180 estações, veio substituir o sistema Cyclocity inaugurado em 2006, cujos resultados foram pouco satisfatórios (<http://www.villo.be/>)

⁴⁹⁸ O *Vélib*, sendo uma iniciativa da Autarquia de Paris é gerido pela empresa Jcdecoux. O serviço inaugurado em 2007 conta com cerca de 20.000 bicicletas, espalhadas por mais de 1400 estações localizadas a 300 m umas das outras. O serviço está disponível também nos subúrbios, pelo que foi criado para além do cartão *vélib classic* que dá acesso gratuito à bicicleta nos primeiros 30 minutos, o cartão *vélib passion* com o qual os 45 primeiros minutos não são cobrados, incentivando-se, deste modo, a utilização da bicicleta em

(Dublinbikes, 2009),⁵⁰¹ um dos projetos com mais sucesso na Europa, entre outros (Dublin City Council; Shaheen *et al.*, 2010; Midgley, 2011; EPOMM, 2012; Fishman *et al.*, 2013).

A primeira experiência deste tipo em Portugal teve lugar em Aveiro, em 2000, por iniciativa do município. Teve tanto sucesso que se tornou um exemplo de referência a nível nacional com que a cidade é identificada. Por essa altura, eram poucos os países que tinham implantado bicicletas de uso partilhado. Na Europa, além de Portugal, só a Dinamarca, a França, a Alemanha e a Itália dispunham deste tipo serviços (Midgley, 2011).



Figura 6.6 BUGAS estacionadas junto à estação de caminho-de-ferro de Aveiro.

Inicialmente, para se libertar uma das 200 BUGAs (Bicicletas de Utilização gratuita de Aveiro) disponíveis nos parques de entrega e recolha existentes no centro da cidade, colocava-se uma moeda numa ranhura do cadeado, tal como se faz com os carrinhos de supermercado, modelo inspirado no utilizado em Copenhaga. Em 2006, as Bugas foram integradas na empresa municipal MoveAveiro, tendo desaparecido os diversos parques de

deslocações um pouco maiores. As bicicletas foram produzidas em Águeda, pelo grupo Miralago-Orbita. O sistema funciona através da introdução de um cartão de crédito (<http://www.velib.paris.fr/>).

⁴⁹⁹ Conta com 15 estações (<https://www.bicing.cat/es>).

⁵⁰⁰ O sistema foi introduzido pelo Transport for London, disponibilizando cerca de 8300 bicicletas (<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11598.aspx>). A Barclays anunciou recentemente que em 2015 deixará de patrocinar o serviço (<http://www.theguardian.com/politics/2013/dec/10/barclays-set-to-ditch-boris-bike-sponsorship>).

⁵⁰¹ O serviço é uma iniciativa da autarquia, dispendo de 550 bicicletas e 44 estações que são geridas pela JCDecaux. O objetivo é chegar às 1500 bicicletas e 102 estações (<http://www.dublinbikes.ie/>).

estacionamento existentes na cidade que deram lugar apenas a um ponto de entrega e recolha, situado junto ao Centro Comercial Forum Aveiro.⁵⁰²

Apesar das BUGAs terem sido criadas de raiz, segundo um desenho próprio que as permite diferenciar das restantes bicicletas, com o objetivo de dificultar o roubo, desapareceram vários velocípedes, o que levou à concentração dos veículos num só ponto. A limitação da sua utilização desvirtuou, contudo, o objetivo que levou à sua implantação, isto é, a substituição do automóvel nas pequenas deslocações quotidianas, tornando-a mais adequada para recreio e lazer. Embora o serviço continue em atividade, as Buga encontram-se em mau estado de conservação. Atualmente o serviço encontra-se a ser reorganizado (http://www.site-project.eu/wp-content/uploads/BUGA-SITE-Fase1_PT.pdf; <http://repensarbuga.blogs.sapo.pt/>).

Cascais, também foi um dos primeiros municípios a implantar bicicletas públicas de uso partilhado (BiCas), em 2001.⁵⁰³ Tal como o anterior, também tem alguns pontos fracos, nomeadamente, o facto de contar com um número reduzido de postos de recolha e entrega e ter um horário pouco flexível. Beja seguiu-se a Cascais, inaugurando o serviço em 2002. A partir de 2008 deu-se um incremento do número de iniciativas deste tipo, como se pode ver no quadro 24 apresentado no anexo XI, o que vem de encontro ao aumento ocorrido a nível mundial (Midgley, 2011).

Muitas destes projetos, apesar de contribuírem para a promoção da bicicleta através do aumento da sua disponibilização e da sua visibilidade, têm um cariz predominantemente recreativo, não constituindo verdadeiros substitutos do automóvel. Diversos programas estão atualmente suspensos para reformulação. Entre estes, tem-se o serviço desenvolvido pela empresa “Ideia Biba”, que pretendia fornecer gratuitamente bicicletas a alunos das universidades do Minho, do Porto, de Aveiro e de Lisboa.⁵⁰⁴ Leiria (Biclis), também suspendeu a iniciativa, tal como as Caldas da Rainha (Rainhas).

⁵⁰² Segundo informações recolhidas junto da MoveAveiro os meses de Verão correspondem a uma maior procura da BUGA que é utilizada por turistas e residentes em Aveiro. Em 2011 o número de utilizadores registado foi de 26.480.

⁵⁰³ Em 2005 foram adquiridas 250 novas bicicletas que substituíram as anteriores que já se encontravam em mau estado (<http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/cascais-estreia-250-bicicletas-28677>). Atualmente conta também com oito bicicletas elétricas que funcionam a energia solar (<http://www.publico.pt/ciencia/noticia/cascais-passa-a-ter-bicicletas-electricas-carregadas-com-energia-solar-1512192>).

⁵⁰⁴ Chegaram a ser distribuídas numa primeira fase 400 bicicletas na Universidade do Minho, prevendo-se uma grande procura por parte dos alunos. O financiamento seria feito por meio de publicidade o que colocou dificuldades devido à falta de interessados (<http://www.correiodominho.com/noticias.php?id=2958>).

De realçar, que se tem vindo a assistir em Portugal à implantação de projetos que utilizam sistemas de informação tecnológica de gestão e de disponibilização das bicicletas, o que facilita o controlo das mesmas e o aumento da sua flexibilidade. Entre estes, surgem, por exemplo, entre outros, os programas desenvolvidos pelo município de Paredes que, em 2011, colocou à disposição dos munícipes oitenta bicicletas que denominou “BIPs” (Bicicleta Pública de Paredes) (<http://bip.cm-paredes.pt/>), pelo município de Águeda, que, em 2011, pôs em circulação dez bicicletas elétricas, as BeÁgueda (<http://www.cm-agueda.pt/beagueda>), às quais foi atribuído um prémio pela Associação Europeia Energy Cities na categoria de uma das melhores ações locais para promoção da sustentabilidade e redução de CO₂; pelo município de Ansião que disponibilizou em 2011, quinze bicicletas, as “E-ginga” (http://www.cm-ansiao.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=434:projecto-e-ginga&catid=65); pelo município de Santarém que um ano mais tarde, em 2012, inaugurou as “Biks” (quarenta bicicletas) (<http://biks.cm-santarem.pt/>) e pelo município de Torres Vedras que em 2013 pôs em funcionamento uma rede com duzentas e noventa bicicletas que denominou “Agostinhas” (<http://www.agostinhas-tvedras.pt/>). A Empresa Municipal de infraestruturas de Vilamoura, Inframoura, em 2012, também colocou à disposição dos seus clientes duzentas bicicletas que chamou “Vilamoura Public Biks” (<http://www.inframoura.pt/pt/public-bikes>).

Em Lisboa, deveria ter entrado em funcionamento em 2009, um serviço do mesmo tipo mas este projeto não se chegou a concretizar.⁵⁰⁵ A EMEL, no entanto, antecipou-se e em 2010, foi lançado o serviço “B’ina – Estacione e siga caminho” em parceria com a

⁵⁰⁵ A Câmara Municipal de Lisboa aprovou em 2008 uma proposta para a criação de um sistema de partilha de bicicletas que previa a disponibilização de 2500 bicicletas até 2012. Este foi chumbado na Assembleia Municipal desse ano que alegou questões de segurança e falta de clarificação dos encargos da autarquia. No entanto, em 2009 foi lançado um Procedimento por diálogo concorrencial para a criação, implementação e financiamento de uma rede de bicicletas de uso partilhado complementar à rede de transportes públicos” pelo Vereador do Ambiente. A JCDecaux Portugal – Mobiliário Urbano e Publicidade ganhou o concurso mas questões associadas ao financiamento do projeto levaram ao seu adiamento. Na reunião camarária de 10 de Abril de 2013 foi subscrita pelos Vereadores da Mobilidade e do Ambiente uma proposta (300/2013) de desenvolvimento de uma rede de bicicletas elétricas partilhadas a ser implantada pela EMEL sem custos para a Autarquia que foi aprovada com 9 votos a favor (7 PS+ 2 ind.), 6 votos contra (5 PPD/PSD e 1 CDS/PP) e 1 abstenção do PCP. As zonas abrangidas serão a frente ribeirinha, Avenidas Novas, Fontes Pereira de Melo, Avenida da Liberdade e Baixa. (<http://www.meiosepublicidade.pt/2010/03/bicicletas-de-lisboa-disputadas-por-quatros/>; <http://greensavers.sapo.pt/2013/03/12/emel-vai-gerir-partilha-de-bicicletas-electricas-em-lisboa/>; <http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=67598&tm=&layout=121&visual=49>; <http://www.publico.pt/local/noticia/entrou-areia-na-engrenagem-da-rede-de-aluguer-de-bicicletas-para-lisboa-1514313>; Ata em minuta da reunião de 10 de Abril de 2013).

Engelma (Empresa de engenharia e manutenção eletromecânica). Este é um serviço de “Park and bike” que tem como objetivo possibilitar que os condutores estacionem o automóvel e continuem o seu percurso de bicicleta até ao destino final (<http://www.emel.pt/pt/mobilidade/bicicletas.html>). As bicicletas são dobráveis, podendo levar-se nos transportes públicos (<http://www.emel.pt/pt/mobilidade/bicicletas.html>). A EMEL vai levar a cabo um concurso para implementação de uma rede de bicicletas elétricas de uso partilhado que vem substituir o proposto anteriormente.

Braga, também previa implementar no Verão de 2009 uma rede de bicicletas elétricas de uso partilhado em parceria com a empresa Ciclocidade, S.A. que não chegou a ser criado (<http://municipiobraga.blogspot.pt/2009/05/braga-vai-por-na-rua-bicicletas.html>). Estava também em curso outro programa (TUBICLAS) do mesmo tipo promovido pela Empresa Municipal de Transportes Urbanos, que acabou também por não ser executado (TUB, 2009; <http://www.diariodominho.pt/conteudos/34540>).



Figuras 6.7 Serviço de partilha de bicicletas de Paredes (BIP) e de Águeda (beÁgueda), respetivamente.

Portugal, apesar de ser um dos primeiros países europeus a ter implantado um serviço de bicicletas de uso partilhado continua numa fase experimental, sendo que a maioria dos projetos não se adequa a uma deslocação de cariz utilitário. No entanto, parece que se está a tentar avançar neste sentido, ainda que muito timidamente.

Alguns entrevistados chamam a atenção para o facto de que qualquer sistema que se venha a desenvolver deverá promover a bicicleta, mostrando que esta constitui um modo prático de deslocação. Uma má experiência inicial, poderá afastar qualquer tentativa subsequente de introdução da bicicleta como meio de transporte quotidiano. Para além do

cuidado que se deve ter com a escolha da bicicleta a disponibilizar, este tipo de projetos devem ser acompanhados de outras medidas facilitadoras da deslocação.⁵⁰⁶

6.2.4 Transporte da bicicleta nos transportes públicos

A possibilidade de levar a bicicleta nos transportes públicos é uma necessidade sentida pelos ciclistas,⁵⁰⁷ principalmente em cidades com declives ou quando as distâncias a percorrer não se coadunam apenas com a prática velocipédica, obrigando à intermodalidade. O impedimento desta prática pode condicionar a utilização quotidiana da bicicleta.⁵⁰⁸

A FPCUB tem tido um papel preponderante ao longo dos anos nos avanços ocorridos nesta área, nomeadamente a nível do porte de bicicletas na CP (nos comboios urbanos e regionais, embora com algumas restrições), na Fertagus, na Transtejo e Soflusa e no Metropolitano de Lisboa.⁵⁰⁹

A MUBI, constituída em 2009, lançou uma petição *online* para a criação de condições para o transporte de bicicletas em todos os comboios da CP.

Este é também um dos objetivos que constam no *Plano de Promoção da Bicicleta e de Outros Modos Suaves 2013-2020*.⁵¹⁰

Mais recentemente, foi criada uma Unidade de Missão pelo Secretário de Estado dos Transportes para elaboração da “Carta da Mobilidade Ligeira” que, segundo o Despacho n.º 12646/2012 publicado no DR II Série de 27 de Setembro, deverá vir a ser um

⁵⁰⁶ Ver EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:483-487; EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:21-39; EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:71-80.

⁵⁰⁷ No final de Julho de 2012 foi realizado um inquérito por um ciclista apoiado pela Federação de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta que tal como outras associações que representam os ciclistas, nomeadamente a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBI), defende este direito. Segundo os resultados do inquérito apresentados pela FPCUB, realizado junto de cerca de 2000 inquiridos, 60% provenientes da região de Lisboa e Vale do Tejo, 90% dos inquiridos mostram interesse em deslocar-se com a bicicleta nos comboios de longo curso mais de cinco vezes ao ano e 60% conjugam frequentemente a bicicleta com o comboio

(http://www.fpcub.pt/pt/index.php?option=com_content&view=article&id=701:transporte-de-bicicletas-nos-comboios-de-medio-e-longo-curso&catid=15:noticias&Itemid=100007).

⁵⁰⁸ Ver EB20, Lisboa, M, 30-40, linhas:130-144; EB9, Porto, M, 30-40, linhas:112-122, EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas:89-106.

⁵⁰⁹ O Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações anunciou durante a cerimónia de entrega do prémio Nacional da Mobilidade e Bicicleta 2013, organizado pela FPCUB, o fim das restrições de horário em relação ao porte da bicicleta no Metropolitano de Lisboa. Segundo as novas regras poderão ser transportadas duas bicicletas por carruagem desde que haja espaço para as mesmas e não perturbem os outros utentes (<http://www.fpcub.pt/2013/09/premio-nacional-da-mobilidade-em-bicicleta-2013>).

⁵¹⁰ Lê-se no objetivo número 1 do I Eixo de atuação - I Paradigma da Mobilidade - A Mudança - “Promover a “mobilidade combinada” e integrar os modos suaves na cadeia de deslocações, articulando-os com outros modos de transporte público”.

documento de referência na área da mobilidade ligeira e na qual participam, entre outras entidades, representantes da FPCUB, da REFER, E.P.E. e da CP, E.P.E. A questão do porte da bicicleta nos transportes públicos também consta entre os objetivos mencionados no referido Despacho.⁵¹¹

A Assembleia da República, a 23 de Janeiro de 2013, também debateu esta questão, tendo sido apresentados três Projetos de Resolução pelos Grupos Parlamentares do BE, do PSD/CDS-PP e do PEV, que reivindicam o transporte de bicicletas na totalidade dos comboios da CP, nos comboios intercidades, e nos transportes em geral, respetivamente, notando-se que as questões associadas à bicicleta começam, ainda que muito timidamente, a fazer parte do debate político, abrangendo partidos de diversos quadrantes.⁵¹²

⁵¹¹ Lê-se na alínea c) “A articulação das questões da mobilidade leve deve proporcionar-se em diversos campos, como o desenvolvimento do uso da bicicleta nos transportes públicos de passageiros, (...)”

⁵¹² Lê-se no Projeto de Resolução n.º 453/XII/2.ª de 17 de Setembro de 2012 apresentado pelo Grupo Parlamentar Bloco de Esquerda:

“A bicicleta é um meio de transporte ecológico e a sua eficácia e a eficácia dos transportes públicos podem ser potenciados pela complementaridade. Essa intermodalidade é essencial para uma mobilidade e um ordenamento do território sustentáveis assim como para promover o cicloturismo. O comboio pelas suas características é um meio de transporte bastante adaptado ao transporte de bicicletas.

A bicicleta está interdita nos comboios Alfa Pendular e Intercidades estando igualmente interdito o seu transporte em todos os comboios em determinados horários. Em última instância o transporte da bicicleta é decidido no momento pelo revisor, o que não permite o planeamento antecipado da viagem. O serviço está limitado aos comboios Urbanos e Regionais que não abrangem a totalidade da rede ferroviária nacional. Estes comboios apresentam percursos cada vez mais curtos, com menor frequência e com horários não articulados o que obriga a transbordos difíceis e demorados para completar uma viagem”.

Lê-se no Projeto de Resolução n.559/XII/2.ª de 21 de Dezembro de 2012 apresentado pelo Grupo Parlamentar PSD/CDS-PP “No que respeita concretamente à articulação do uso da bicicleta com o transporte público, apraz registar e louvar uma evolução muito positiva que deve ser apoiada e incentivada, e em que se inclui a atuação dos operadores ferroviários que vem procurando adaptar-se às novas realidades e tendências, integrando o sentir e aspirações das populações na adoção dessas alternativas.

Sem embargo, na CP – Comboios de Portugal, E.P.E., não é ainda possível aos utentes, nas deslocações de longo curso, transportar a sua bicicleta à semelhança do que acontece nos comboios urbanos e regionais. Tal circunstância é fortemente limitadora da mobilidade pelo que importa que se alargue aos comboios de longo curso esta possibilidade”.

Lê-se no Projeto de Resolução 557/XII-2.ª apresentado a 4 de Janeiro de 2013 pelo Grupo Parlamentar Os Verdes

“Se é certo que há empresas de transporte urbano de passageiros que já permitem o transporte de bicicleta, como o metro de Lisboa e do Porto, ou a Carris, por exemplo por via do serviço *Bike Bus*, é certo que ainda não está muito alargada a oferta de horários ou de carreiras que permitam uma generalização desse transporte, designadamente em caso de procura mais elevada.

Há, contudo, outras situações, que são fundamentais justamente para alargamento de percursos, em que não se compreende por que razão não se permite o transporte de bicicletas. Perguntamo-nos, a título de exemplo, por que razão não é permitido o transporte de bicicletas nos comboios Intercidades, Alfa Pendulares ou Internacionais? Imaginemos um estudante deslocalizado de Lisboa para Coimbra, que regressa recorrentemente a Lisboa para junto da família. Por que razão não poderá usar a sua bicicleta em Lisboa, transportá-la para Coimbra e usá-la diariamente para os seus movimentos pendulares diários?

Como resultado, a resolução da Assembleia da República nº 43/2013 de 3 de Abril, recomenda ao Governo a criação de condições para o transporte de bicicletas na CP, E.P.E.⁵¹³

Embora o porte de bicicletas nos transportes públicos ainda não seja uma prática disseminada, encontram-se alguns exemplos de boas práticas no país, destacando-se Funchal e Lisboa.⁵¹⁴

6.3 Construção de Relações de Sociabilidade entre Ciclistas.

Embora o número de ciclistas que utilizam a bicicleta com fins utilitários esteja a aumentar, estes, ainda são relativamente poucos na maioria das localidades portuguesas, o que facilita o estabelecimento de contactos entre eles.⁵¹⁵

Quando questionados acerca da atitude que desenvolvem quando se cruzam com outros ciclistas, os entrevistados, dão diversas respostas. Enquanto uns se cumprimentam, outros, já o fizeram mas com o acréscimo do número de ciclistas deixaram de o fazer e, outros, nunca o fizeram. Os contactos estabelecidos são, no entanto, superficiais, não passando normalmente de um aceno de cabeça ou de um cumprimento rápido e restringem-se normalmente aos ciclistas que utilizam a bicicleta quotidianamente.⁵¹⁶

Outra situação que tem sido alvo de diversas queixas por parte de utentes, prende-se com o transporte fluvial e com as tremendas restrições que são feitas ao transporte de bicicletas, quer em número de velocípedes permitidos em cada embarcação (por exemplo a Soflusa só permite duas unidades por embarcação em hora de ponta), quer pelo facto de diversas pessoas terem feito um investimento em bicicletas desdobráveis e de esta empresa considerar que só se embaladas podem ser consideradas transporte de bagagem e não transporte de bicicleta. Não faz sentido! Não há forma de atravessar um rio de bicicleta!”

⁵¹³ A partir de 2014 será possível levar as bicicletas nos Intercidades (<http://www.fpcub.pt/2013/09/leve-a-bicicleta-no-metro-de-lisboa-a-qualquer-hora>).

⁵¹⁴ No Funchal, no âmbito do projeto europeu CIVITAS MIMOSA, foi lançada em 2010, na semana europeia da mobilidade, uma iniciativa desenvolvida pela empresa Horários do Funchal denominada “Bus and Bike”, cujo objetivo é incentivar a utilização da bicicleta numa cidade marcada por declives. O projeto consiste na criação de um serviço de transporte de bicicletas em autocarro em que estas são colocadas na parte traseira exterior do veículo. Atualmente estão disponíveis cinco carreiras, podendo ser colocadas duas bicicletas em cada autocarro. Associado ao serviço foram criados parques de estacionamento para bicicletas (<http://www.horariosdofunchal.pt>; http://www.mobilityweek.eu/cities/?ci=pt_uvcpvovox&year=2010).

Em Lisboa, a Carris, lançou em 2007, o denominado serviço “Bike Bus” que funcionava na altura apenas aos fins-de-semana e feriados, abrangendo duas carreiras. Atualmente o serviço está acessível sete dias por semana e abrange cinco carreiras. Os ciclistas deverão entrar pela parte de trás do veículo e fixar a bicicleta nos velcros existentes para o efeito (<http://www.carris.pt/pt/bike-bus/>).

⁵¹⁵ Ver EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:628-627.

⁵¹⁶ Ver EB8, Coimbra, M, 20-30, linhas:173-179; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:302-310.

De realçar, que se nota por parte de alguns entrevistados a construção de subcategorias classificatórias de ciclistas, que são configuradas de acordo com a função que é atribuída à bicicleta e com a indumentária utilizada.⁵¹⁷

A questão da roupa utilizada para pedalar é um aspeto interessante, já que parece ser uma forma de distinguir os ciclistas que atesta a diversidade de práticas subjacentes à bicicleta, nomeadamente o seu carácter utilitário versus desportivo e recreativo.⁵¹⁸ Os ciclistas que utilizam a bicicleta na sua vertente desportiva ou recreativa tendem a utilizar uma indumentária própria, equipando-se para pedalar, o que contribui para a complexificação da prática velocipédica. Os que utilizam a bicicleta como meio de transporte não usam nenhum equipamento especial, tal como um automobilista não utiliza um fato de fórmula 1 para conduzir o seu automóvel.

A legitimação da bicicleta enquanto meio de transporte passa pela simplificação da sua utilização, o que entre outras coisas inclui o vestuário. O blogue “Lisbon cycle chic” que surge em 2010, tendo como inspiração o original “Copenhagen cycle chic”,⁵¹⁹ criado em 2007, assenta nesta distinção. O blogue, que publica fotografias de pessoas a pedalar vestidas com roupa não desportiva, pretende mostrar precisamente que o ato de pedalar faz parte do quotidiano, não constituindo uma atividade à parte que requer roupa própria. É explicado no blogue português que “O movimento Cycle Chic ® não é, nem deve ser entendido como algo elitista, mas sim como uma atitude que qualquer um pode fazer: pedalar com roupas normais, descontraidamente e sem complicações” (<http://www.Lisboncyclechic.com>). Este blogue, e os seus congéneres, procuram distinguir a vertente

⁵¹⁷ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:170-173.

⁵¹⁸ Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:339-343; EB4, Lisboa, M, 30-40, linhas:69-72.

⁵¹⁹ Este blogue que associa a moda à cultura da bicicleta foi criado por Mikael Colville-Andersen, fotógrafo, cineasta e ativista, tendo servido de inspiração a diversos outros blogues. Contam-se atualmente 53 (dois deles portugueses (Lisboa e Porto), sediados em diversas partes do mundo. Mikael Colville-Andersen é também o fundador do *Slow Bicycle Movement*.

Lê-se no manifesto do *Cycle Chic*:

- I choose to cycle chic and, at every opportunity, I will choose Style over Speed.
- I embrace my responsibility to contribute visually to a more aesthetically pleasing urban landscape.
- I am aware that my mere presence in said urban landscape will inspire others without me being labeled as a 'bicycle activist.
- I will ride with grace, elegance and dignity.- I will choose a bicycle that reflects my personality and style.
- I will, however, regard my bicycle as transport and as a mere supplement to my own personal style. Allowing my bike to upstage me is unacceptable.
- I will endeavour to ensure that the total value of my clothes always exceeds that of my bicycle.
- I will accessorize in accordance with the standards of a bicycle culture and acquire, where possible, a chain guard, kickstand, skirt guard, fenders, bell and basket.
- I will respect the traffic laws - I will refrain from wearing and owning any form of cycle wear (<http://www.copenhagencyclechic.com/2008/04/cycle-chic-manifesto.html>).

mais desportiva da bicicleta, com a qual está conotada, da sua função utilitária, associando-a à normalidade do quotidiano.

Outro elemento a realçar, é o facto de diversos ciclistas referirem que se tem assistido ao desenvolvimento de um espírito comunitário assente na satisfação em andar de bicicleta e na procura de soluções para melhorar a circulação.⁵²⁰ Na verdade, no decorrer das entrevistas ou dos contactos realizados notou-se, por um lado, uma partilha de pontos de vista entre diversos entrevistados e, por outro, que muitos ciclistas se conhecem pessoalmente ou através dos contactos realizados na Internet.⁵²¹

6.3.1 Os Blogues/ Facebook

Os blogues têm adquirido uma importância crescente na disseminação de informação. Sendo instrumentos de partilha diária (ou quase) da opinião pública com grande difusão, possibilitam e incentivam a participação cívica, podendo constituir um importante instrumento de resistência à lógica dominante, na medida em que trazem para a discussão assuntos que no caso das questões associadas à mobilidade suave passariam despercebidos, funcionando também como espaços de partilha entre os ciclistas e de troca de experiências.

Os blogues (quadro 22, anexo X) relativos ao uso da bicicleta na sua vertente utilitária surgiram, sobretudo, a partir de 2006 em Portugal, como se pode verificar no gráfico 6.1.⁵²²

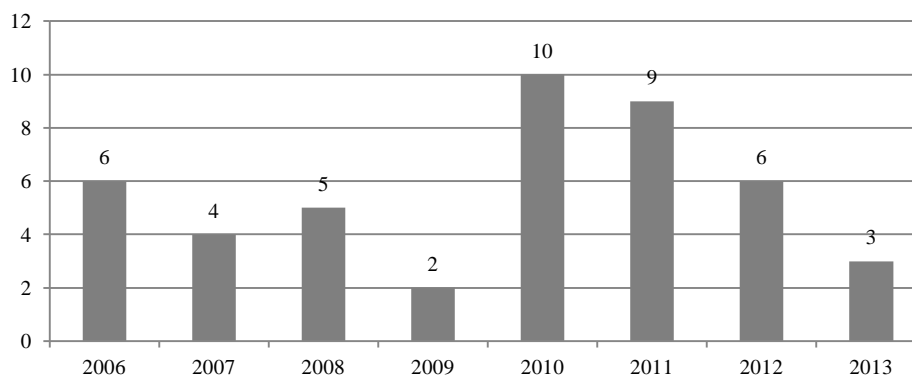
A maioria destes blogues é publicada por indivíduos residentes na área metropolitana de Lisboa e arredores (25). O Porto (6), Aveiro (2), Viseu (1) Braga (2), Funchal (1), Coimbra (1), Algarve (1), Portimão (1) e Vilamoura (1) são outras das cidades que estão representadas, embora em muito menor escala. Encontram-se ainda quatro blogues de âmbito nacional.

⁵²⁰ Ver EB9, Porto, M, 30-40, linhas:13-14; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:425-429; EB18, Coimbra, M, 20-30, linhas:166-176.

⁵²¹ Os resultados dos sucessivos Orçamentos Participativos de Lisboa expressam a relação estabelecida entre os ciclistas, já que estes se têm unido para votar em determinados projetos. Em 2008/2009 o projeto mais votado, com 244 votos, foi a construção de pistas cicláveis e o terceiro mais votado, com 120 votos, foi a melhoria das acessibilidades para bicicletas. Em 2009/2010 um dos projetos eleitos foi o alargamento das faixas BUS, permitindo a circulação de bicicletas (<http://www.lisboaparticipa.pt/pages/orcamentoparticipativo.php>)

⁵²² Foram considerados apenas blogues que incidem sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte, não tendo sido analisados os blogues que abordam exclusivamente a bicicleta na vertente do cicloturismo e do desporto, embora estes assuntos por vezes sejam tratados nos primeiros. Também não foram considerados os blogues associados a estabelecimentos comerciais ainda que concorram para a promoção da bicicleta.

GRÁFICO 6.1
NÚMERO DE BLOGUES CRIADOS POR ANO EM PORTUGAL



Os Blogues podem dividir-se em quatro tipos:

1) Os que relatam a experiência da utilização da bicicleta enquanto meio de transporte, fazendo uma análise dos obstáculos (pessoais e exteriores), das vantagens e do que é preciso alterar para melhorar as condições de deslocação. Estes são utilizados como diário, funcionando como incentivo, não só para quem ainda não optou por este meio de deslocação mas, também, para o próprio autor do blogue, já que normalmente, pelo menos inicialmente, são criados em complemento com a introdução da bicicleta enquanto meio de transporte no quotidiano do autor. Em alguns casos são contabilizados os quilómetros realizados, as calorias gastas, sendo ainda relatados os percursos efetuados. Entre estes destacam-se, entre outros, o blogue “De bicicleta pra todo o lado”, o blogue “De bicicleta no Porto” ou o blogue “Quotidiano no selim”. Muitos destes blogues foram evoluindo ao longo dos anos, passando a abordar outros assuntos associados à bicicleta.

2) Os que abordam várias questões pertinentes para os utilizadores da bicicleta na vertente utilitária, aliando a sua experiência diária de deslocação, às questões associadas ao código da estrada, segurança, conselhos de utilização da bicicleta, divulgação de eventos, produtos, cursos de condução, entre outros. A maioria dos blogues insere-se nesta categoria. Como exemplo surgem o blogue “Bicicleta na Cidade” ou o blogue “Na Bicicleta... porque a vida é feita de opções”.

3) Os que se centram sobretudo na publicação de fotografias de pessoas a andar de bicicleta como meio de transporte, funcionando também como um estímulo à adoção da bicicleta e à sua normalização. O exemplo mais relevante é o blogue “Cicle Chic”.

4) Os que além das questões associadas à bicicleta focam outras questões. Entre estes considera-se o “Planetaq.i,” “Bananologic”, ou “Ma Fyn Bach”. Entre os assuntos focados salientam-se as questões associadas ao espaço público, à sustentabilidade, ao ambiente, à vivência da cidade, aos obstáculos à deslocação pedonal, entre outros.

Vinte sete destes blogues estão agregados no blogue “Planeta Bicicultura”, uma iniciativa interessante que promove a discussão entre ciclistas, na medida em que facilita o contacto entre os mesmos.

[...] pretende ser um agregador de blogues em Português, sobre a cultura da bicicleta e **com** bicicleta. O seu foco é na bicicleta como veículo utilitário de transporte, diversão e lazer, excluindo virtualmente a vertente desportiva (embora não seja um tabu), e como tal, aceita as contribuições de bloggers que façam parte dela, usando eles próprios a bicicleta como meio de transporte mais ou menos regular.

(<http://planeta.bicicultura.org/?start=20&length=20>)

Os blogues surgem como forma de divulgação de informação e de consciencialização para os benefícios da utilização da bicicleta que é apresentada, não só como um veículo mas, como uma paixão. Funcionam também como espaço de partilha de opiniões e de discussão entre os utilizadores da bicicleta, permitindo o contacto entre eles. Facilitam ainda a difusão de propostas de atuação, de modo a fazer passar as suas reivindicações, fruto das suas experiências de deslocação na cidade.⁵²³

6.3.2 Massa Crítica

Importa agora falar do evento Massa Crítica, ainda que sucintamente. A Massa Crítica é um passeio feito em transportes não poluentes, que ocorre na última Sexta-Feira de cada mês em diversas cidades de todo o mundo, reunindo diversas pessoas em prol da mobilidade suave enquanto meio de transporte e da denúncia do uso excessivo do automóvel.⁵²⁴ O lema pelo qual se regem é “Nós somos tráfego”, remetendo para a ideia que a bicicleta é um meio de transporte que tem lugar na estrada.

⁵²³ Ver EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:167-172; EB13, Lisboa, M, 20-30, linhas:375-391; EB17, Lisboa, F, 20-30, linhas:612-627.

⁵²⁴ Lê-se na mailing list da Massa Crítica “A “Massa Crítica” pretende ser um movimento capaz de congrega todos os cidadãos inconformados com a supremacia automóvel. O objetivo primordial é realizar uma marcha de bicicletas, e outros meios de transporte não poluentes, com uma forte componente reivindicativa, que transmita uma mensagem pedagógica e exija a criação de políticas de mobilidade mais vantajosas para a



Figuras 6.8 Massa Crítica de Lisboa (Junho de 2013) e Massa Crítica no Porto (Junho de 2010)

Fotos retiradas respetivamente de: <http://www.massacriticapt.net/marcas/lisboa> e de <http://www.massacriticapt.net/node/1167> [Setembro de 2014].

Este movimento, ou antes, tal como é referido no blogue da Massa Crítica, esta “coincidência organizada”, assume-se como um modo de celebrar a bicicleta enquanto meio de transporte, sendo uma forma de protesto pacífica que tem contribuído para a politização da bicicleta e para o aumento da sua visibilidade na sociedade, através da reapropriação mensal da rua enquanto espaço público pelos ciclistas.

A ideia surgiu pela primeira vez em São Francisco, em 1992,⁵²⁵ tendo sido lançada por Chris Carlsson na SF Bicycle Coalition.⁵²⁶ A primeira massa crítica realizou-se a 25 de Setembro de 1992, tendo sido designada na altura por “Commuter Clot”, designação que foi substituída no segundo encontro pela denominação atual – Massa Crítica (Sobral, 2007).

A partir de 1992 este movimento espalhou-se por diversas cidades em todo o mundo, o que contribuiu para o desenvolvimento de uma discussão alargada em torno da bicicleta. Concorreu ainda para fomentar um sentimento de comunidade entre os ciclistas unidos pelo gosto pela bicicleta e pela reivindicação de melhores condições de deslocação no espaço público (Carlsson, 2002).

A Massa Crítica diferencia-se de outros movimentos sociais, na medida em que não tem líderes nem agenda. A única coisa que está estabelecida é o dia, hora e local de

utilização de meios de transporte ecológicos (bicicletas, patins, andar a pé)” (https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada_pt/2006-05/msg00030.html).

⁵²⁵ São Francisco, em 1896 já tinha sido palco de reivindicações levadas a cabo pelo movimento “Good Roads” desencadeado em grande medida pelos ciclistas que exigiam a melhoria das condições de deslocação, nomeadamente das estradas. Foi organizada uma parada a 25 de Julho de 1896, tendo concorrido muitos ciclistas e espectadores. Lia-se no jornal *The San Francisco Call*, “San Francisco Bicycle Riders as Disciples of progress” (Chapot, 2001 in http://www.processedworld.com/Issues/issue2001/pw2001_1-4_toc_and_talkingheads.pdf).

⁵²⁶ Associação que há mais de 40 anos luta por ruas mais vivas e seguras, promovendo a bicicleta como meio de transporte. É a mais antiga associação de defesa dos ciclistas nos EUA (<http://www.sfbike.org/?about>).

encontro em cada localidade, o que facilita o evento já que, não sendo organizado, não necessita de autorização prévia por parte das autoridades.

Atualmente a massa crítica está presente em vinte e uma cidades portuguesas: Algueirão/Mem Martins (2013), Almada (2011), Alverca, Aveiro (2007), Beja, Braga (2011), Coimbra (2007), Évora, Famalicão, Figueira da Foz (2012), Guimarães (2010), Leiria, Lisboa (2003), Porto (2003), Setúbal (2010), Barcelos (2013), Barreiro (2011), Santa Iria da Azoia (2011), Seixal, Sines, Viana do Castelo e Vila Nova de Famalicão (2011).

É, no entanto, em Lisboa, a primeira cidade em que ocorreu uma Massa Crítica a 22 de Setembro de 2003,⁵²⁷ que se regista o maior número de participantes, que têm vindo a aumentar o que lhe confere maior visibilidade. Enquanto na primeira participaram apenas catorze pessoas, em Setembro de 2009 (altura em que é festejado o seu aniversário), registaram-se 180, em Setembro de 2010, 230, em Setembro de 2011, entre 370 e 450 e em Setembro de 2012, 350, apesar de ter chovido, segundo os dados apresentados na página do evento (<http://www.massacriticapt.net/>).

Além da realização dos passeios, a massa crítica, atua também através de grupos de discussão criados na internet, que permitem que quem não possa participar nos passeios, possa tomar parte no debate, o que contribui para estender a reflexão em torno da mobilidade suave, já que esta não fica limitada apenas a um dia por mês. A partir desta discussão têm surgido várias iniciativas associadas não só à bicicleta, mas à mobilidade urbana em geral, e à suave, em particular.

Os grupos de discussão que registam maior participação são o da Massa Crítica de Lisboa (http://lists.riseup.net/www/info/bicicletada_lx), criado em 2003, e o da Massa Crítica Portugal (http://lists.riseup.net/www/info/bicicletada_pt), criado em 2005.⁵²⁸

Foram estabelecidos também grupos de discussão em outras cidades, segundo o indicado na página da Massa Crítica Portugal: Coimbra, Porto, Aveiro, Braga, Seixal

⁵²⁷ Promovida pelo grupo de Acção e Intervenção Ambiental (GAIA) (Sobral, 2007).

⁵²⁸ Tendo em conta a evolução da *mailing list* da massa crítica Lisboa, a mais participada, nota-se um crescimento progressivo da participação na mesma que tem vindo a aumentar desde o final de 2003, quando foi criada. Embora o número de intervenientes varie de mês para mês, a média das participações tem vindo a aumentar, registando-se uma estabilização a partir de 2010 (<http://www.massacriticapt.net/?q=sobre-a-massa-critica/massa-critica-em-lisboa>).

Cascais e Barreiro. Além destes grupos de discussão, estão abertas páginas no facebook com maior ou menor participação.⁵²⁹

Entre os assuntos tratados, encontram-se curiosidades acerca da bicicleta, divulgação de eventos, difusão de boas e más práticas, relato de acontecimentos vividos pelos membros do grupo, pedidos de ajuda, por exemplo, em caso de roubo da bicicleta ou acerca de determinado trajeto, discussões em torno da organização da massa crítica e acerca do modo como correu o passeio mensal, discussão acerca de documentos relativos à denúncia de problemas associados à bicicleta a apresentar junto dos órgãos de decisão e de documentos de divulgação do evento. Embora a discussão seja variada centra-se, sobretudo, na promoção de melhores condições para andar de bicicleta enquanto meio de transporte. As questões relacionadas com a mobilidade suave e com a cidade também têm cada vez mais lugar.

As razões que levam os indivíduos a participar são variadas, sendo que aquilo que os une é sobretudo a satisfação aliada ao ato de andar de bicicleta, encontrando-se um grupo heterogéneo de participantes (<http://videos.sapo.pt/Pdzcm5fND1I4J23zJzLf>). Segundo um entrevistado, que participa regularmente na Massa Crítica, esta, contribui para reforçar o sentido de união entre os ciclistas.⁵³⁰ Para outro entrevistado, a Massa Crítica funciona como motivação para utilizar a bicicleta de um modo mais recorrente.⁵³¹

O facto de ser um movimento aberto implica que, a par com a promoção da bicicleta, objetivo comum que liga todos os participantes,⁵³² se encontre uma multiplicidade de outras razões nem sempre bem aceites por todos, notando-se uma certa tensão no discurso de alguns entrevistados. Um entrevistado sublinha, por exemplo, que a promoção da bicicleta não deveria estar associada a outras temáticas, como o vegetarianismo

Deduz-se partir do discurso de alguns entrevistados, que a Massa Crítica ao constituir uma forma de pressão sobre os automobilistas, implica que, por vezes, se desenvolvam relações antagónicas entre estes e os ciclistas que não são bem aceites por todos os participantes que consideram que esta poderá não ser a melhor forma de passar a

⁵²⁹ Almada, Barcelos, Leiria, Seixal, Famalicão, Sines, Beja, Alverca, Figueira da Foz, Porto, Braga, Lisboa, Viana do Castelo e Massa crítica Portugal abriram uma página no Facebook.

⁵³⁰ Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas.112-117

⁵³¹ Ver EB21, Coimbra, M, 40-50, linhas: 538-546.

⁵³² Ver EB10, Lisboa, M, 20-30, linhas:320-328.

mensagem.⁵³³ Um entrevistado, por exemplo, realça que apesar de andar de bicicleta, também gosta de automóveis, não tendo uma postura anti automóvel.⁵³⁴

6.3.3 Ciclofincas – desenvolvimento de sociabilidades entre ciclistas

As ciclofincas constituem pontos de encontro da comunidade ciclista, funcionando como locais de troca de ideias e de incentivo à deslocação velocipédica, assumindo-se como muito mais que uma simples oficina de restauro de bicicletas.⁵³⁵

(...) é uma iniciativa informal, e aberta a todos os que nela queiram colaborar. É um serviço de assistência técnica simples prestado à população ciclista, e funciona apoiada no tempo, dedicação e mais-valias dos voluntários que a fazem acontecer

(<http://ciclofincina.wordpress.com/sobre/>).

As ciclofincas são gratuitas e funcionam com base na interajuda, uma vez que o objetivo é desenvolver uma troca de conhecimentos sobre pequenas reparações. Assim, quem se dirige a uma ciclofincina não está à espera que lhe arranjem a bicicleta mas que lhe ensinem a fazê-lo, o que assenta no espírito de partilha.

Encontram-se ciclofincas em diversas cidades europeias. Em Portugal, a primeira ciclofincina surgiu em Lisboa, em 2007, tendo sido organizada por um grupo de cidadãos. Funcionava na Rua dos Bacalhoiros e contava com a colaboração da Associação Bacalhoeira, Junta de Freguesia da Sé e da FPCUB. O objetivo, segundo o que se lê no respetivo sítio, era dinamizar a rua que tinha sido fechada ao trânsito e ocupar as crianças da freguesia, ensinando-lhes a reparar as suas bicicletas. Até 2011, o seu funcionamento foi bastante irregular, sendo que em 2011 foi acolhida pela Associação Regueirão dos Anjos, começando a funcionar todas as Quartas-feiras das 21h00 às 23h00, sendo conhecida atualmente como “ciclofincina dos Anjos” (<http://bicicletanacidade.blogspot.pt/2008/11/ciclofincina-o-regresso.html>; <http://ciclofincina.wordpress.com/sobre/>).

Em 2008, ocorreu a primeira ciclofincina em Linda-a-Velha.⁵³⁶ Em 2011, foi criada uma ciclofincina no Barreiro.⁵³⁷ Em 2012, seguiram-se as ciclofincas do Oriente⁵³⁸ e do

⁵³³ Ver EB7, Lisboa, M, 30-40, linhas:127-141; EB9, Porto, M, 30-40, linhas:67-79.

⁵³⁴ EB11, Lisboa, M, 30-40, linhas:174-179.

⁵³⁵ Como se pode ler no sítio da Ciclofincina do Oriente: “[...] É por isso que uma ciclofincina, além de um local de reparação e aprendizagem da mecânica da bicicleta, é também um espaço de encontro e realização de sonhos” (<http://ciclofincinaorienta.wordpress.com/>).

⁵³⁶ (<http://ciclofincina.wordpress.com/2009/02/26/ciclofincina-de-linda-a-velha/>)

⁵³⁷ (<http://ibikebarreiro.blogspot.com/>)

Porto⁵³⁹ e em 2013 de Alfama,⁵⁴⁰ Seixal⁵⁴¹ e Cascais.⁵⁴² Em 2014 foram implementadas ciclofincinas no Instituto Superior Técnico, em Lisboa e em Coimbra. São ainda organizadas ciclofincinas móveis em diversos locais (<https://ciclofincina.wordpress.com>).

6.4 O papel das Associações de Ciclistas na Promoção da Bicicleta e na Defesa dos Direitos dos Ciclistas

6.4.1 Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta - (FPCUB)

A federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) foi fundada em 1987, sendo uma Organização Não Governamental Ambiental de âmbito nacional que integra todas as formas de ciclismo não desportivo. É membro da Federação Europeia de Ciclistas, da Aliança Internacional de Turismo e da Coordenadora Ibérica em Defesa da Bicicleta (CONBICI). Tem como objetivo a defesa do ciclismo nas suas várias vertentes como meio de deslocação sustentável.

Tem contribuído ao longo da sua existência para a promoção da bicicleta e para a defesa dos ciclistas, tendo sido durante muito tempo a única entidade a promover o ciclismo não desportivo. Neste âmbito, destacam-se inúmeros projetos, tal como o “Portugal Ciclável”, cuja finalidade é sensibilizar os poderes públicos para a necessidade de criar condições para utilização da bicicleta, e o projeto “Benfica ciclável”.⁵⁴³

A FPCUB também tem tido um papel relevante na luta pelo porte de bicicletas nos meios de transporte, sobretudo na área metropolitana de Lisboa e do Porto e nas alterações ao Código da Estrada, como foi referido anteriormente. Em ambos os casos tem tido resultados positivos.

⁵³⁸ (<http://ciclofincinaorienta.wordpress.com/>)

⁵³⁹ (<http://ciclofincina.wordpress.com/category/porto/>)

⁵⁴⁰ (<https://ciclofincina.wordpress.com/category/lisboa/alfama/>)

⁵⁴¹ (<http://ciclofincina.wordpress.com/author/ciclofincinaseixal/>)

⁵⁴² (<http://ciclofincina.blogspot.pt/2013/10/vem-ai-ciclofincina-de-cascais.html>)

⁵⁴³ Projeto implementado em 2009 em parceria com Agência Portuguesa do Ambiente e que conta com o apoio da CP, Metro, Fertagus e Câmara de Lisboa, entre outros. O projeto foi, entre 143 concorrentes ao Projeto Global do Fundo ONG - Componente Ambiental, lançado pela "eea-grants - Mecanismo Financeiro Norueguês", um dos 16 vencedores. Previa a construção de 12,5 Km de trajetos cicláveis, estacionamento para bicicletas e a criação de um serviço de partilha de bicicletas em Benfica para a população estudantil (<http://www.fpcub.pt/2010/04/projecto-benfica-ciclavel>)

Tem tido também um papel ativo no desenvolvimento de passeios de bicicleta⁵⁴⁴, na organização e participação em Seminários e Congressos e na implementação de ações de protesto.⁵⁴⁵ Em 2006, criou o prémio nacional de mobilidade em bicicleta (a lista dos premiados encontra-se em anexo - XII). Participa em várias campanhas de promoção da bicicleta e tem um papel importante de assessoria junto de vários municípios. Tem também ministrado cursos de condução de bicicleta em meio urbano, elemento importante já que, tal como se referiu muitas pessoas não sabem andar de bicicleta. A FPCUB foi convidada a participar na Comissão para a mobilidade ligeira, criada pelo Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações pelo Despacho n.º 12646/2012.

6.4.2 Associação para a mobilidade urbana em bicicleta - (MUBI)

A MUBI – Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta, nasceu a partir da Massa Crítica, tendo surgido a ideia na primeira “Bicicamp” (Desconferência)⁵⁴⁶ ocorrida a 21 de Dezembro de 2008. Tem como finalidade defender os interesses dos ciclistas utilitários. Segundo um dos participantes:

[...] sentimos que havia uma lacuna de uma associação ou grupo que defende-se de forma mais concreta os ciclistas, não só defender todos os ciclistas mas os que utilizam a bicicleta no dia-a-dia, os ciclistas utilitários. Nessa altura, as pessoas que estavam presentes, discutiu-se, chamou-se até uma desconferência, foi um debate aberto em que as pessoas discutiam as ideias que tinham e resolveu-se criar a associação que depois se veio a chamar MUBI [...]

(EB10, Lisboa, M, 20-30).

A MUBI embora se centre em questões que interessam à generalidade dos ciclistas utilitários, está mais centralizada na área metropolitana de Lisboa.

Embora tenha uma existência curta, tem desenvolvido diversos eventos promotores da utilização da bicicleta enquanto meio de transporte. Salienta-se o projeto “Bike

⁵⁴⁴ Como por exemplo, o “Lisboa Antiga de Bicicleta” no âmbito do dia mundial do ambiente que já vai na vigésima primeira edição (<http://www.fpcub.pt/2013/05/lisboa-antiga-de-bicicleta-2>).

⁵⁴⁵ Como por exemplo, a ação de protesto que teve lugar em 27 cidades portuguesas a 19 de Janeiro de 2013 com o lema “Basta de atropelamentos, pela convivência pacífica e respeito pelos modos suaves” como resposta ao número elevado de atropelamentos ocorridos nos dois meses anteriores (<http://www.fpcub.pt/2013/01/manifestacao-nacional-basta-de-atropelamentos>).

No Porto, por altura desta iniciativa, foi colocada na baixa da cidade uma bicicleta pintada de branco (fantasma) presa a um poste para assinalar os ciclistas mortos. A bicicleta funciona como um memorial, marcando o local onde um ciclista foi morto ou ferido, funcionando também como um alerta para os automobilistas. Esta iniciativa que teve lugar pela primeira vez em 2003, nos EUA, em St. Louis, Missouri, espalhou-se a outras localidades à volta do mundo (<http://ghostbikes.org/>).

⁵⁴⁶ Não tem uma estrutura rígida em termos de programa e organização, sendo que cada um pode propor um tema ou inserir-se num grupo de discussão proposto por outra pessoa, tendo apenas um facilitador principal (http://bicicultura.org/bicicamp/bicicamp_211208#tema_4_-_nova_associacao_ciclistas_modos_suaves).

Buddy”,⁵⁴⁷ o projeto “Rodas de Mudança – Campanha fotográfica de incentivo à utilização da bicicleta”,⁵⁴⁸ a criação do selo de reconhecimento Empresa/Instituição amiga das bicicletas em parceria com a Câmara Municipal de Lisboa e a Empresa Pública de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (EMEL)⁵⁴⁹ e o projeto Sexta de bicicleta, iniciativa que foi premiada, juntamente com dezassete outros projetos, pela Campanha Mobilidade Urbana Sustentável (“Do The Right Mix”), lançada em Julho de 2012, pela Comissão Europeia, cujo objetivo é promover a utilização de diversos meios de transporte (<http://dotherightmix.eu/news/commission-awards-funding-18-european-sustainable-mobility-initiatives-press-release>)⁵⁵⁰ ou o projeto mais recente “De bicicleta para os Festivais”.⁵⁵¹

⁵⁴⁷ Consiste no aconselhamento e acompanhamento de novos utilizadores urbanos de bicicleta nas suas primeiras incursões na cidade. O acompanhamento é feito por sócios da MUBI que se voluntariam para tal decorrendo durante duas semanas. As pessoas já têm que dominar a utilização da bicicleta anteriormente. As cidades de Aveiro, Braga, Entroncamento, Lisboa, Peniche, Porto e Vila Real dispõem de voluntários. Encontram-se na página da MUBI vários testemunhos de pessoas que aderiram a este serviço. Transcreve-se um desses testemunhos:

Trabalho no Seixal e vivo em Lisboa. Até agora fazia o percurso casa-trabalho de carro, passei a ir de bicicleta inspirada por um grupo cada vez maior de colegas, alguns veteranos e que fazem distâncias muito maiores que a minha. De Lisboa somos 6 que, diariamente, chegamos à Estação da Transtejo, no Cais do Sodré, para, com as nossas bicicletas, fazermos a travessia do Tejo em direção ao Seixal. Desloco-me dos Restauradores para o Cais do Sodré. De manhã é um percurso muito fácil porque é possível circular tranquilamente na Rua Augusta, que a essa hora está aberta cargas e descargas e tem poucos peões, ao fim-da-tarde tudo se complica porque as vias pedonais estão, naturalmente, a ser utilizadas pelos peões. Tinha que aventurar-me no trânsito o que era uma ideia assustadora. Aqui entrou a *bike buddy* Rita que me deu dicas preciosas e pedalou comigo até ao meu destino, esta é uma ideia de uma generosidade enorme e uma acção social muito interessante. Agora pedalo sozinha ou, numa parte do percurso, na companhia do Ricardo, um colega que também tem sido muito buddy. (Sexo feminino) (<http://bikebuddy.mubi.pt/blog/cat/testemunhos/>).

⁵⁴⁸ É uma campanha de incentivo à utilização da bicicleta feita a partir da publicação de fotografias de pessoas acompanhadas da sua bicicleta cujo objetivo é mostrar que qualquer pessoa pode utilizar a bicicleta no dia-a-dia, pretendendo contribuir para a sua normalização. Em Julho de 2013 estavam publicadas 110 fotografias que foram realizadas pelo fotógrafo Fábio Teixeira.

Lê-se no manifesto do projeto:

[...] Terão as cidades portuguesas condições para adotar a bicicleta? Algumas terão melhores condições do que outras, mas regra geral, a resposta é um retumbante, sim! Perante os enormes desafios que teremos que enfrentar nas próximas décadas, só há um caminho a seguir, que é o da transformação das cidades em espaços mais humanos e com claras vantagens para os peões, ciclistas ou utilizadores de transportes públicos.

Esta campanha – Rodas de Mudança – pretende humanizar o uso da bicicleta como meio de transporte, através de retratos de pessoas comuns e que usam a bicicleta no seu dia-a-dia. (<http://rodasdemudanca.mubi.pt/>).

⁵⁴⁹ As empresas e instituições com representação em Lisboa podem candidatar-se ao selo preenchendo um formulário disponível na página da MUBI.

⁵⁵⁰ O projeto inspirado na iniciativa “bike to work days” realizada em diversos países pretende incentivar o uso da bicicleta para ir para o trabalho/escola, compras, visitar amigos, ir ao café, etc., todas as Sextas-Feiras de 2013. O projeto lançado em Abril de 2013, contava em Julho do mesmo ano com 1037 pessoas inscritas. Entre os inscritos estão pessoas que já pedalavam regularmente e outras que começaram a fazê-lo movidas por esta iniciativa, residentes em diversas localidades do país. (<http://sextadebicicleta.mubi.pt/noticias/>). Para

Além destes projetos, a MUBI, tem tido um papel importante na discussão da promoção da bicicleta e na melhoria das condições de circulação através da organização de encontros e *workshops*. Tem sido também chamada a dar o seu parecer em diversas situações, nomeadamente em relação à proposta de alteração da circulação no eixo da Avenida da Liberdade/Marquês de Pombal e na alteração do Código da Estrada.

6.5 Ações de Promoção da Bicicleta

Como foi referido anteriormente, nota-se por parte do poder público o desenvolvimento de diversas iniciativas que procuram promover a utilização da bicicleta, tais como a construção de ciclovias e ecovias, a colocação de estruturas para estacionamento de bicicletas, que já é possível encontrar em diversas localidades, e a criação de sistemas de partilha de bicicletas, entre outros, como por exemplo a organização de passeios de bicicleta.

Na sequência da Resolução 3/2009⁵⁵² foi criado um grupo de trabalho⁵⁵³ para elaboração do *Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves*. Quanto à

que haja uma maior participação foi criada uma página no Facebook onde são relatadas as experiências (<https://www.facebook.com/SextaDeBicicleta>).

⁵⁵¹ Lê-se na explicação do projeto:

Para muitos de nós, os grandes festivais de verão são momentos memoráveis. No entanto, dada a sua dimensão, os festivais têm também um grande impacto ambiental e são infelizmente lembrados pelas filas intermináveis de carros”. Pretende-se, deste modo que as pessoas se desloquem para os diversos festivais de verão que ocorrem um pouco por todo o país de bicicleta. Para tal são dados conselhos, indicados trajectos e condições à chegada que resultam da contribuição dada por utilizadores de bicicleta.

(<http://festivais2013.mubi.pt/doku.php>).

⁵⁵² Segundo a Resolução n.º 3/2009 o Plano devia integrar os seguintes objetivos:

“O estabelecimento de metas verificáveis como a de aumentar a percentagem de ciclistas em circulação em Portugal até 2012;

O desenvolvimento de campanhas e estratégias de sensibilização e acções de educação para a utilização destes meios de transporte em segurança;

O reforço dos meios em contexto escolar visando a aprendizagem de utilização da bicicleta e outros modos de mobilidade suave em segurança e aprendizagem de regras de trânsito;

A promoção de diálogo e reflexão entre entidades públicas e os diferentes níveis de poder e de responsabilidade com vista a derrubar barreiras a estes modos de mobilidade suave;

O apoio a projectos de investigação e a implementação de projectos piloto em espaço urbano nacional visando melhorar a integração de modos de mobilidade suave e a sua interacção com os sistemas de transporte público;

A promoção do cicloturismo”.

⁵⁵³ O Grupo de Trabalho Interministerial, coordenado pelo IMTT, foi constituído no seguimento da Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009 por Despacho Interministerial n.º 11125/2010, integrando representantes dos Ministérios da Economia e do Emprego, do Ambiente, do Mar, da Agricultura e do Ordenamento do Território, da Educação e Ciência, da Saúde e da Administração Interna, e também a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Associação Nacional de Freguesias e o Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável.

mobilidade ciclável, este, defende a sua integração nas políticas de ordenamento do território, ambiente, saúde e finanças, chamando a atenção para a necessidade de articulação dos diversos intervenientes no processo.

Mais recentemente, foi criada através do Despacho n.º 12646/2012, publicado no DR II Série de 27 de Setembro, pelo Secretário de Estado dos Transportes, uma Unidade de Missão para elaboração de uma *Carta da Mobilidade Ligeira*, cuja coordenação está a cargo do Presidente do Instituto do Território. Embora o texto do Despacho não seja muito claro quanto aos objetivos da Carta, nota-se que é dada uma especial importância à bicicleta, o que está bem patente na constituição da equipa de missão para definição da metodologia para a elaboração da “Carta da Mobilidade Ligeira”, já que esta integra dois membros da FPCUB.⁵⁵⁴

Projetos como “Murtosa Ciclável”, desenvolvido pela Câmara de Murtosa;⁵⁵⁵ o projeto europeu “Lyfe Cicle”, promovido pela Câmara de Aveiro;⁵⁵⁶ o projeto “T.aT. Students Today, Citizens Tomorrow” impulsionado pelo Instituto Politécnico de Leiria;⁵⁵⁷

⁵⁵⁴ Entre as propostas apresentadas pelo grupo de missão da Carta da mobilidade ligeira a 23 de Fevereiro de 2013 na Conferência Mobilidade Urbana organizada pela Rede Portuguesa para o Desenvolvimento do Território e pela REFER regista-se a alteração do Código da Estrada, o desenvolvimento de um manual de estacionamento de bicicletas (, criação de um sistema de certificação denominado “Portugal Amigo da Bicicleta” (divide-se em quatro áreas: engenharia, incentivo, segurança e avaliação); a criação de um portal de informação, o desenvolvimento de sistemas de partilha de bicicletas, a criação de novos percursos e ecopistas, a possibilidade de transporte de bicicletas nos comboios de longo curso e a criação de um protótipo para transporte de bicicletas nos autocarros, encontrando-se a maioria destas propostas em curso (http://www.fpcub.pt/pt/index.php?option=com_content&view=article&id=764:conferencia-mobilidade-urbana-e-propostas-da-unidade-de-missao; <http://www.menoumcarro.pt/2013/02/27/unidade-de-missao-quer-tornar-portugal-mais-amigo-da-bicicleta-saiba-como/>).

⁵⁵⁵ O projeto foi criado em 2007 pela Câmara Municipal de Murtosa (uma das localidades onde a bicicleta tem maior utilização) em parceria com a Agência do Ambiente e a Universidade de Aveiro. O objetivo é promover a utilização da bicicleta no dia-a-dia e como meio de transporte ideal para descobrir o património construído e natural do Concelho. Fazem parte das atividades a organização de passeios de bicicleta, a construção de infraestruturas, a organização de palestras, bem como outras atividades de sensibilização tal como a semana da bicicleta (<http://www.murtosaciclavel.com/>)

⁵⁵⁶ O projeto foi lançado em Aveiro (decorreu entre 2008 e 2011) no âmbito do programa Europeu de Saúde pública promovido pela UE, tendo como objetivo promover a utilização quotidiana da bicicleta entre toda a população como forma de combater o sedentarismo, contribuindo para a implementação de hábitos de saúde saudáveis. Foram realizadas diversas ações de sensibilização tais como palestras, a campanha “Para a escola com pedalada”, cujo público-alvo eram os alunos das escolas secundárias; ação de formação “Ir para a escola de bicicleta é seguro” dirigida aos alunos das escolas secundárias; a experiência piloto “De selim para o trabalho” cujo público-alvo eram os funcionários da Câmara; a campanha universitária “um curso com pedalada” dirigida aos estudantes universitários, sobretudo aos que iniciavam a sua vida universitária. A campanha bicicleta solidária foi outra iniciativa lançada no âmbito do projeto cujo objetivo era a doação de bicicletas pela população, o seu restauro nas oficinas da câmara e posterior venda a um preço simbólico (<http://www.lifecycle.cc/>; <http://www.cm-aveiro.pt/>; www/templates/tabtemplate.aspx?id_class=2581&TM=2408S2581&SelectedTab=36676; <http://www.lifecycle.cc/>).

⁵⁵⁷ O projeto decorreu entre Outubro de 2007 e Abril de 2010 sendo co- financiado pela Comissão Europeia no âmbito do programa Energia Inteligente para a Europa (IEE). Para além do Politécnico de Leiria integram o consórcio português a Câmara Municipal de Leiria e a Agência Regional de Energia da Alta Estremadura

o projeto “Lisboa ciclável”,⁵⁵⁸ desenvolvido pela Câmara de Lisboa, constituem outros exemplos de entres os vários que têm vindo a ser desenvolvidos nesta área.

De realçar também a adoção da bicicleta, sobretudo no Verão, pelas forças policiais (PSP e GNR), sendo possível encontrar ciclo patrulhas enquadradas no policiamento de proximidade em diversas localidades (Aveiro, Évora, Coimbra, Estarreja, Lisboa, Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Estarreja, Coruche, Figueira da Foz, Cascais, Estoril, entre outras).



Figura 6.9 Polícia de Bicicleta no jardim de Belém (Lisboa).

Os CTT também adquiriram recentemente bicicletas elétricas à Orbita para distribuição do correio, estando 122 em circulação.⁵⁵⁹

Se a nível do poder público se nota um aumento da discussão em torno da mobilidade suave e o desenvolvimento de algumas ações em prol da bicicleta, a nível privado, também têm sido desenvolvidas inúmeras atividades que contribuem para o acréscimo da visibilidade da bicicleta enquanto meio de transporte.

Além das iniciativas referidas, tais como a Massa Critica, as ciclofincinas e a criação de blogues temáticos, têm surgido múltiplas ações interessantes nesta área, sendo disso

(ENERDURA) O seu objetivo é reduzir os impactos ambientais e energéticos decorrentes da utilização do automóvel no Campus Universitário do Instituto Politécnico de Leiria, na Universidade de Chieti (Itália), e na Universidade de Aglantzia (Chipre). Para tal, é proposta a implantação de um sistema de partilha de bicicletas e de um serviço de car pooling a nível da universidade, sendo incentivado também a utilização dos transportes públicos e a deslocação pedonal (http://www.tat-project.eu/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1)

⁵⁵⁸ A câmara disponibiliza um sítio - <http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/> - no qual é possível aceder a informações acerca de vias cicláveis, parques de estacionamento, lojas de bicicletas, paragens e percursos do Bike Bus em Lisboa, permitindo ainda obter informações relativas aos transportes públicos existentes, aos mercados e quiosques.

⁵⁵⁹ Estas bicicletas, que começaram a circular em Maio de 2013, permitirão poupar 50 toneladas de CO² por ano, permitindo ainda tornar mais eficiente a distribuição do correio, segundo se lê na notícia dada pelos CTT (<http://greensavers.sapo.pt/2013/05/24/ctt-investe-e245-mil-na-entrega-de-122-bicicletas-aos-seus-carteiros/>).

exemplo o sítio <http://www.ciclovias.pt/>, um projeto voluntário a que foi atribuído um prémio, em 2012, pela FPCUB e que conta com a colaboração de diversas pessoas para que se mantenha atualizada a identificação das ecopistas e ciclovias existentes em Portugal. O projeto “100 dias de bicicleta em Lisboa”, desenvolvido no âmbito do mestrado realizado pelo autor,⁵⁶⁰ constitui outro bom exemplo. Em 2013, foi iniciado um projeto que pretende criar um mapa das bicicletas para quem usa a bicicleta em Lisboa, com a finalidade de ajudar a planear percursos. Esta iniciativa, que tem uma página no facebook (<https://www.facebook.com/mapabicicletaslisboa>), conta com a ajuda de quem queira participar.

Tem-se assistido igualmente ao aumento de atividades comerciais ligadas à bicicleta, que se distinguem da generalidade das lojas existentes nesta área, na medida em que, na maioria dos casos, aliam os negócios à paixão pela bicicleta, que procuram promover como uma alternativa de transporte urbano, oferecendo múltiplas soluções.⁵⁶¹

⁵⁶⁰ Santos, Paulo (2009).

⁵⁶¹ Como exemplo temos a *Cenas a Pedal* (<http://www.cenasapedal.com/>), uma loja de bicicletas sediada em Lisboa, fundada em 2006 que alia a venda de bicicletas e produtos associados à organização de debates entre outros eventos, de que se destaca os cursos de condução de bicicletas para iniciantes e para quem queira aprender a andar de bicicleta, constituindo a primeira empresa a ministrar este tipo de formação.

A *Dourobike* (<http://www.dourobike.com/>) criada no Porto, em 2010, também assume este objetivo, tendo como público alvo os ciclistas urbanos.

A *velo culture* (<http://www.velocultureporto.com/>), uma loja de bicicletas inaugurada em 2012, com sede em Matosinhos e em Lisboa, também alia a venda de bicicletas urbanas e de produtos associados, ao desenvolvimento de eventos promotores da bicicleta.

A *RCicla* (<http://rcicla.wordpress.com/>), uma loja que vende bicicletas em segunda mão, situada em Lisboa, também obedece à mesma lógica.

A *Slowfast cycles* (<http://slowfastcycles.com/>), uma loja criada em 2012 em Lisboa, para além da venda de bicicletas, disponibiliza um serviço de manutenção e restauro, um serviço de aluguer de bicicletas, assim como um hotel para bicicletas e uma cafetaria com refeições ligeiras.

Outro exemplo é o *Vélocité Café* (<http://www.velocitecafe.com/>), inaugurado também em 2012 e sediado em Lisboa, que alia a vertente da restauração à venda de bicicletas, dispendo também de uma oficina ou a *Bi Ca* inaugurada em 2013 (<https://pt-pt.facebook.com/BICA.SandwichCafe>).

O *Urban Cicle Café* (<http://www.easy-cicle.pt/pt-pt/node/129>), criado no Porto, em 2013, que para além da comercialização e aluguer de bicicletas, restauro e personalização, também dispõe de uma cafetaria.

O *Banco de Bicicletas* (<http://bancodebicicletas.wordpress.com/>), inaugurada em 2013, no Porto, para além de restaurar bicicletas, também disponibiliza uma cicloficina e uma cafetaria, sendo responsável ainda pela organização de eventos promotores da bicicleta e de workshops de condução de bicicleta, segurança na estrada e de manutenção da bicicleta.

A *Bike.pop*, uma organização sem fins lucrativos, criada em 2013, que constitui um projeto da Cooperativa Cultural Post para promoção e divulgação da bicicleta enquanto transporte, localizada no renovado Largo do Intendente. Entre os serviços que presta, conta-se o aluguer de bicicletas, ações de formação de mecânica de bicicleta e de condução de bicicleta, ou ainda a disponibilização de uma mini oficina comunitária que será colocada em permanência na via pública à disposição das pessoas.

Têm vindo também a surgir diversas empresas de estafetas de bicicletas.⁵⁶² Embora seja ainda um negócio bastante incipiente, nota-se um aumento do número de empresas deste tipo, de tal modo que em 2012 se realizou, pela primeira vez em Portugal, o Campeonato Ibérico de mensageiros de bicicleta.

Outro evento que surgiu em Portugal pela primeira vez em 2008, em Lisboa, confirmando o aumento da importância da bicicleta a nível nacional foi o *Bicycle Film Festival*. Esta iniciativa que, em Portugal, é organizada pela Cooperativa Cultural Post, pretende ser uma “celebração da bicicleta pelo cinema, artes e música”, como se pode ler no cartaz informativo de 2010.

Em 2012, realizou-se também, pela primeira vez, um encontro nacional de Bike Polo que juntou no Porto os jogadores de Lisboa e do Porto (os únicos existentes na altura) (<http://bikepoloportugal.com>).⁵⁶³



Figuras 6.10: Jogo de Bike Polo ocorrido durante o *Bicycle Film Festival* de 2010.

⁵⁶² Os *Camisola Amarela*, o primeiro serviço de estafetas de bicicletas em Portugal, surgiram em Lisboa, em 2009, contando inicialmente com duas pessoas. O serviço expandiu-se, de tal modo que a empresa hoje tem 15 funcionários (<http://www.camisolaamarela.com/>).

No Porto, em 2012, foram criadas duas empresas deste tipo, a *Hand Bike Hand Oporto Bike Messenger* que entretanto cessou funções e, posteriormente, a *Roda Livre* (<http://www.rodalivre.pt/>) que conta com três pessoas.

Também em 2012, foram criadas no Algarve, em Portimão, a *Bike Postal* (<https://pt-pt.facebook.com/bikepostal>) e, em Albufeira, a *Markko Bike Messengers* (<http://markkobikemessengers.jimdo.com/>).

Em 2013, foi criada em Lisboa mais uma empresa neste âmbito, a *Asas nas Rodas*, a única empresa deste tipo criada por uma mulher (<http://asasnasrodas.blogspot.pt/>).

⁵⁶³ O Bike Polo foi inventado em 1891, na Irlanda. Mais recentemente no final dos anos 1990 tornou-se um passatempo dos estafetas de bicicletas americanos, tendo chegado a Portugal em 2007. O jogo disputa-se entre duas equipas de três elementos. Os pés não podem ser colocados no chão e o jogo termina ao fim de cinco golos, tendo um limite de dez minutos (<https://leagueofbikepolo.com/forum/general/2008/09/16/history-of-hardcourt>, “Bike Polo Conquista adeptos das bicicletas” in <http://videos.sapo.pt/NkpNwhIvVMi8K2vSIGDz>). Atualmente em Portugal há quatro equipas sediadas em Lisboa, Porto, Avanca e Algarve.

A ideia foi desenvolvida por Brendt Barbur, um americano que, após ter sofrido um acidente de bicicleta em Nova Iorque, quis transformar esta experiência em algo positivo. O primeiro festival teve lugar em 2001, em Nova Iorque, assumindo um papel importante no desenvolvimento do movimento urbano em prol da bicicleta. O festival, além de ser uma mostra de filmes dedicados à temática da bicicleta, é também, um local de partilha de experiências e de celebração da cultura urbana da bicicleta, constando do programa várias iniciativas associadas à música, arte e desporto. Atualmente tem lugar em 28 cidades localizadas em diversas partes do mundo.⁵⁶⁴

De referir, ainda, o aparecimento recente de dois jornais dedicados à cultura urbana da bicicleta, a *Revista B-Cultura da Bicicleta*, lançada a dois de Dezembro de 2010 e o *Jornal Pedal*, lançado em Janeiro de 2012.

Além destas iniciativas, têm sido desenvolvidas inúmeras atividades de cariz mais pontual que visam celebrar a bicicleta, promovendo-a. O evento “De bicicleta para o trabalho” constitui um exemplo.⁵⁶⁵

Os passeios de bicicleta, que são organizados por diversas instituições, privadas ou estatais, também têm vindo a aumentar. Muitos destes passeios são aliados à defesa de determinada causa, normalmente associadas à área da saúde ou do ambiente. Como exemplo, surge o *World Bike Tour*, um projeto iniciado em Lisboa em 2006, que se expandiu a outras cidades (Porto, São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Madrid), no qual mediante o pagamento da inscrição (cerca de 70 euros) é fornecida uma bicicleta, um capacete e uma camisola.

O evento, que tem uma grande adesão, é organizado pelo grupo Sportis e pelo Instituto da Droga e Toxicodependência, tendo como objetivo a promoção da utilização da bicicleta enquanto meio de transporte que respeita o ambiente e favorece a realização de

⁵⁶⁴ Basel, Bristol, Buenos Aires, Cape Town, Chicago, Florença, Helsínquia, Istanbul, Lisboa, Londres, Los Angeles, Madrid, Cidade do México, Milão, Milwaukee, Nova Iorque, Carolina do Norte, Quebeque, Richmond, Rio de Janeiro, São Diego, São Francisco, São Paulo, Springfield, Estocolmo, Sidney, Tóquio e Hong Kong.

⁵⁶⁵ Este evento, inserido na semana Europeia da Mobilidade, está a cargo da Lisboa E-Nova - Agência Municipal de Energia-Ambiente, com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa, da FPCUB e da Matilha Cycle Crew, dirige-se às Instituições/Empresas sediadas ou com instalações em Lisboa, tendo como objetivo incentivar os seus trabalhadores a irem de bicicleta para o trabalho no dia 20 de Setembro. As Instituições aderentes devem promover a utilização da bicicleta pelos seus trabalhadores. As entidades participantes deverão enviar uma foto alusiva da sua participação que será colocada na página do Facebook do evento. A que tiver mais gostos ganha (<http://lisboanova.org/pt/de-bicicleta-para-o-trabalho>).

exercício físico. Apela também à recusa das dependências. Em Lisboa o evento realiza-se na Ponte Vasco da Gama.⁵⁶⁶

O *World Naked Bike Ride* é outro evento que concorre para o aumento da visibilidade das questões associadas à bicicleta, trazendo-a para a discussão. Está fortemente ligado ao ativismo em prol das questões ecológicas e da utilização dos meios de deslocação suaves. O facto de os ciclistas pedalarem sem roupa, constitui uma chamada de atenção para a sua vulnerabilidade e contribui para o aumento da discussão, já que ao fazê-lo, estão a subverter o poder instituído. Este, que obedece ao slogan “Pedala o mais nu que conseguires”, utiliza a nudez como forma de reivindicação dos direitos dos ciclistas e dos peões a um ambiente mais saudável, chamando a atenção para o facto dos ciclistas e dos peões estarem sujeitos ao efeito nocivo dos gases dos automóveis. Tem lugar em diversos países, tendo ocorrido pela primeira vez em Lisboa em 2011, contando com 200 participantes e uma larga cobertura nos meios de comunicação nacionais (<http://worldnakedbikeridelisboa.blogspot.pt/>).

Na realidade, a comunicação social tem vindo a interessar-se pela bicicleta enquanto meio de transporte, surgindo, por vezes reportagens/notícias acerca de pessoas que vão de bicicleta para o trabalho. Nestas, o ciclista é apresentado como alguém que sai da normalidade, sendo comum o estabelecimento de comparações entre o ciclista e o automobilista. A questão económica também está em foco nestas reportagens.⁵⁶⁷



Figuras 6.11 A bicicleta é cada vez mais utilizada na decoração das montras e na publicidade.

⁵⁶⁶ Em 2013 não se realizou nem em Lisboa nem no Porto devido a constrangimentos económicos, nomeadamente falta de patrocínios. Em 2012 já não se tinha realizado no Porto.

⁵⁶⁷ Por exemplo: “Presidente da Câmara de Murtosa vai de bicicleta para o trabalho” in *Jornal da Tarde* – RTP Notícias, 22 de Setembro de 2011; “GNR de Chaves optou pela bicicleta para ir para o trabalho”, in *Jornal da Tarde* – RTP Notícias, 22 de Fevereiro de 2012; “O carro roubou-me a rua” in *Jornal da Noite da SIC*, 7 de Novembro de 2011; “Viver sem carro” in RTP - *Sociedade Civil*, 153, 22 de Agosto de 2013; “De Bicicleta para o trabalho” in *Programa Contas Poupança* do *Jornal da noite da SIC*, 18 Julho de 2013 [todos acedidos a 17 de Setembro de 2013].

É cada vez mais comum surgirem bicicletas nas campanhas publicitárias ou nas montras das lojas o que concorre para o aumento da sua visibilidade, promoção e introdução na sociedade portuguesa. Quanto maior for a sua presença, mais comum se vai tornando.

Conclusão

Com exceção de pequenos redutos, a utilização da bicicleta em Portugal como meio de transporte é ainda muito reduzida e está longe de ser considerada uma prática banal, não se notando ainda uma normalização do papel do ciclista o que se pode comprovar, por exemplo, através do protagonismo que é dado ao binómio ciclista/bicicleta nos meios de comunicação social. São notícia porque fogem da norma, não sendo comum passar reportagens sobre pessoas que se deslocam de automóvel para o trabalho.

Nota-se, no entanto, um aumento da visibilidade dos ciclistas urbanos, não só porque é cada vez mais habitual encontrar-se um ciclista mas, também, porque são cada vez mais numerosas as iniciativas que abrangem a bicicleta enquanto meio de transporte.

Observa-se ainda um aumento do ativismo em prol da bicicleta para o que têm concorrido as associações de defesa dos ciclistas e muitos ciclistas que dedicam parte do seu tempo a promover a bicicleta e melhores condições de circulação, exercendo pressão sobre os poderes públicos. O número de ações em prol da bicicleta tem aumentado, sobretudo em Lisboa, cidade onde têm vindo a surgir nos últimos anos várias iniciativas que visam chamar a atenção para os benefícios da utilização da bicicleta enquanto meio de transporte, concorrendo para o aumento da sua visibilidade e para a sua descomplexificação.

Neste âmbito, realça-se o aumento do número de espaços de partilha entre os ciclistas, de que se destaca a Massa Critica, o que tem contribuído para facilitar a discussão e para a troca de opiniões, podendo também funcionar como incentivo para os indecisos.

Pode-se afirmar, ainda que com cuidado, que estão a ser dados os primeiros passos na construção de uma cultura da bicicleta. De salientar, no entanto, que os ciclistas são um grupo muito heterogéneo, sendo que aquilo que os une é sobretudo a satisfação aliada à prática de andar de bicicleta, o reconhecimento de que a bicicleta é um instrumento de simplificação do quotidiano e a resistência que demonstram face aos obstáculos com que se deparam.

Apesar de se notar que muitos ciclistas urbanos aliam o prazer de andar de bicicleta à sua promoção, o que se observa, por exemplo, através do aumento do número de blogues existentes acerca do assunto, para outros ciclistas, a bicicleta é apenas um meio de transporte que lhes permite deslocar-se de um lado para o outro sem muitos constrangimentos, não participando em eventos associados à mesma.

De realçar ainda o facto de estarem a surgir, ainda que muito timidamente, diversas políticas públicas que reconhecem a importância dos modos de deslocação suaves, embora se note uma certa desarticulação entre as mesmas. Salienta-se as alterações ao atual Código da Estrada, que colocam a bicicleta ao nível dos outros veículos, e o facto da bicicleta nos últimos anos estar cada vez mais presente nos debates políticos dos diversos partidos com assento parlamentar, o que se deve em boa parte ao papel das associações em prol dos ciclistas, particularmente à FPCUB, que tem agido desde a sua criação como um grupo de pressão em prol do ciclismo não desportivo. Mais recentemente, a MUBI, também tem tido um papel preponderante. Estando as duas sediadas em Lisboa, embora a FPCUB tenha uma abrangência nacional, nota-se que muitas das ações realizadas se centram em Lisboa.

Por outro lado, nota-se um empenho por parte das autarquias no desenvolvimento de ações em proveito da utilização da bicicleta, embora a maioria se centre no aspeto lúdico da mesma, o que se poderá associar ao facto da bicicleta ainda ser utilizada sobretudo para fins recreativos. As ciclovias, os estacionamento para bicicletas e os serviços de bicicletas partilhadas estão entre as principais iniciativas promovidas.

Ao implantar estes projetos, as autarquias, mostram preocupação com a sustentabilidade, com as mudanças climáticas, com a promoção da saúde pública e do espaço urbano, sendo que a bicicleta surge como a resposta a diversos problemas nem sempre fáceis de resolver, nomeadamente à falta de espaço para a circulação automóvel.⁵⁶⁸

De notar, que embora haja indícios que a bicicleta entrou no léxico dos políticos, tendo-se tornado uma moda que se pode enquadrar nas ações de marketing das cidades, muitos destes projetos poderão não ter os resultados esperados, já que a promoção dos modos de deslocação suaves em geral e, da bicicleta em particular, não pode passar apenas pela criação de infraestruturas. É preciso criar planos integrados que respondam às necessidades quotidianas dos indivíduos na área dos transportes, do urbanismo, da gestão

⁵⁶⁸ O Presidente da Câmara de Ansião, Vila onde foi desenvolvido uma rede de partilha de bicicletas afirma que o objetivo é devolver o espaço às pessoas mediante a redução do número de automóveis no centro da localidade (<http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=472604&tm=8&layout=122&visual=61>).

do tempo, entre outros.⁵⁶⁹ Além disso, é preciso ter em conta que muitas pessoas não sabem andar de bicicleta.

Embora a maioria destas políticas seja muito recente, não nos permitindo tirar ilações acerca do futuro, já que as mudanças associadas à mobilidade geralmente não têm resultados de curta duração, pode-se afirmar que, no que diz respeito à bicicleta em Portugal, apesar de estarem a surgir atividades muito interessantes nesta área, sobretudo por iniciativa privada, ainda se está numa fase de experimentação que deixa o futuro em aberto.

⁵⁶⁹ Segundo os resultados do projeto “Optimising Bike Sharing in European Cities” (OBIS) o sistema de partilha de bicicletas poderá ter um impacto importante nas práticas de mobilidade urbana, no entanto, uma vez que os hábitos de mobilidade são difíceis de alterar, os resultados só se farão sentir a longo prazo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com esta investigação procurou-se examinar os obstáculos à deslocação pedonal e velocipédica na sociedade portuguesa, tendo-se optado por privilegiar métodos e técnicas de cariz qualitativo, embora também se tenha recorrido à análise estatística como ponto de partida para a presente investigação.

A mobilidade espacial embora tenha tido, desde sempre, um papel importante, tem vindo a adquirir maior preponderância, o que se traduz no aumento e complexificação dos sistemas que a sustentam. Esta realidade faz-se sentir de modo particular nas cidades, onde diferentes sistemas de mobilidade se combinam segundo relações de poder desiguais. Além das modificações urbanas que se têm vindo a fazer sentir nas últimas décadas, de que se salientam os fenómenos de suburbanização e periurbanização assentes em modelos de deslocação dependentes do automóvel, destacam-se também as transformações ocorridas a nível dos estilos de vida que, por sua vez, andam associadas a um intrincado uso do tempo.

Portugal, desde a década de 1990, tem vindo a assistir a profundas alterações nos processos de mobilidade da população que acompanham as modificações na estrutura urbana do país. Enquanto em 1991, a deslocação pedonal ainda era a principal forma de mobilidade da população para o trabalho ou para o estudo, em 2011 perdeu peso a favor do automóvel que se sobrepõe aos outros modos de deslocação.

A bicicleta também tem vindo a perder peso ao longo das décadas, mesmo nas localidades onde tradicionalmente tinha uma grande importância. Estão, no entanto, a surgir fortes indícios de que a sua utilização como transporte está em ascensão.

As mudanças sentidas nas práticas de mobilidade têm sido acompanhadas pelo aumento das taxas de motorização que atingem o seu apogeu na década de 1990 e pelo acréscimo de infraestruturas viárias, sobretudo de autoestradas.

Os estudos acerca da mobilidade têm de necessariamente extrapolar as questões relacionadas apenas com a escolha dos meios de transporte. A mobilidade não é uma

variável independente. Pelo contrário, tem de ser pensada em articulação com outras variáveis com as quais estabelece relações mais abrangentes de causa e efeito.

Contudo, apesar dos avanços que têm vindo a ser feitos neste campo, ainda se observa uma falta de articulação das políticas de mobilidade entre si mesmas e com as políticas desenvolvidas noutras áreas. Esta realidade poderá contribuir para o empobrecimento das medidas implantadas e para uma leitura superficial dos complexos fenómenos de mobilidade.

As escolhas no campo da mobilidade, como em muitos outros campos, nunca são neutras. Isto engloba tanto as opções tomadas no campo político e económico, como as levadas a cabo diariamente pelos indivíduos, podendo ir desde algo tão banal como a seleção dos melhores sapatos para caminhar em determinadas circunstâncias, até à decisão política de taxar a entrada de automóveis numa cidade. Tanto umas, como outras, refletem o modo como o ambiente físico, social, cultural e económico é interpretado num determinado momento e a capacidade de resposta dos atores sociais envolvidos no processo.

São diversas as representações e símbolos associados às escolhas realizadas no campo da mobilidade que concorrem para que o processo de decisão nem sempre esteja isento de tensões. Esta tensão está bem patente na maior parte das entrevistas realizadas a pais e mães com crianças menores. Embora a maioria reconheça que se levasse os filhos à escola a pé isso lhes traria vantagens no que toca ao exercício físico e ao contacto com o meio circundante, a segurança e funcionalidade que o automóvel lhes proporciona sobrepõem-se à caminhada.

A pertença a uma dada cultura dá acesso a determinados significados que são utilizados quotidianamente para atribuir sentido ao mundo. O campo da mobilidade não é exceção. Cada época é atravessada por diversos sistemas de mobilidade que concorrem entre si, sendo que se uns se destacam, outros, são relegados para segundo plano. Os primeiros são normalmente evidenciados em relação aos segundos.

O valor atribuído à mobilidade, enquanto capacidade de deslocação entre dois pontos, varia de indivíduo para indivíduo e de sociedade para sociedade. Enquanto para a maioria dos indivíduos residentes nas sociedades ocidentais, a mobilidade é uma necessidade e uma obrigação, já que o quotidiano de grande parte dos sujeitos assenta, precisamente, na capacidade de se deslocar entre dois pontos no menor período de tempo,

para outros, incluindo diversos entrevistados, a mobilidade é desvalorizada. No caso dos indivíduos entrevistados são pessoas cujo quotidiano é vivido dentro das fronteiras do seu bairro do qual só se afastam em ocasiões extraordinárias.

Para muitos e muitas, poderá ser mesmo um fardo, cingindo-se ao cumprimento de obrigações diversas. Para outros sujeitos, o lado utilitário mistura-se com o prazer decorrente da própria deslocação como permitem concluir grande parte das entrevistas realizadas.

Importa realçar este aspeto já que esta constatação permite ir além de uma visão meramente utilitária da mobilidade. Muitas políticas de mobilidade descuram este elemento, centrando-se apenas nos ganhos pragmáticos, esquecendo que as práticas de mobilidade são sempre práticas significativas o que remete para a heterogeneidade das práticas de mobilidade.

O prazer associado à mobilidade decorre, por um lado, da satisfação que se retira da possibilidade de escolha dos locais a frequentar. Quanto maior a capacidade de deslocação, maior o sentimento de liberdade em relação à gestão do quotidiano. A sensação de independência, associada à possibilidade de gerir o tempo de forma a torná-lo produtivo, é assumido como uma mais-valia por diversos entrevistados, quer se desloquem a pé, de bicicleta, de transportes públicos ou de automóvel. A possibilidade de poupar tempo conferida por determinado meio de deslocação está entre as principais razões apresentadas por diversos entrevistados para explicar as opções tomadas no campo da mobilidade.

Por outro lado, deve-se considerar a satisfação que se retira do ato de deslocação em si mesmo. Este fator é mencionado pela quase totalidade dos entrevistados que utilizam a bicicleta quotidianamente, condição que a maioria compartilha e que, num primeiro momento, lhes deu o impulso necessário para romper com as rotinas cimentadas e enfrentar as dificuldades iniciais. Está presente também no discurso de alguns entrevistados para quem caminhar é assumido como um prazer pessoal.

De referir, no entanto, que para alguns indivíduos, caminhar e pedalar têm um carácter meramente funcional. Para estes, ao contrário dos primeiros, o contacto com o meio circundante é desvalorizado em detrimento da funcionalidade do percurso, de tal modo que a escolha do mesmo se pauta, sobretudo, por questões de facilidade, funcionalidade e comodidade.

Como deixámos claro, embora se possa considerar que os modos de deslocação suave privilegiam a interação com os outros e com a cidade, esta não é, uma relação direta. Enquanto alguns entrevistados que optam por caminhar e pedalar em detrimento de outras modalidades de deslocação, denotam uma predisposição para interagir com a cidade e com a comunidade em que se inserem, outros, não demonstram a mesma propensão. Por outro lado, alguns entrevistados que utilizam maioritariamente o automóvel nas suas deslocações têm um conhecimento profundo do meio circundante e da sua comunidade.

Caminhar e andar de bicicleta não devem ser prescritas apenas como atividades que promovem a saúde individual, ambiental e social, isto é, como uma panaceia para a resolução de diversos males que assolam as cidades e os indivíduos. A introdução da deslocação pedonal e velocipédica no quotidiano dos sujeitos não deve ser equacionada apenas como uma obrigação, aspeto que de resto parece que já foi interiorizado pelos atores sociais. A maioria dos entrevistados, independentemente do meio de deslocação que utiliza no seu quotidiano, estabelece uma correlação positiva entre os meios de deslocação suaves e a saúde física e mental, embora se note discrepâncias entre os ideais e as práticas. Diversos entrevistados perante esta contradição sentem mesmo necessidade de tecer diversas explicações, normalmente associadas às suas obrigações diárias, para justificar o facto de não andarem a pé ou de bicicleta.

Embora as questões relacionadas com a saúde física, mental e ambiental tenham adquirido uma importância crescente, o automóvel é ainda exaltado, de tal modo que o sistema de valores que contribui para a sua valorização positiva parece que ainda se sobrepõe ao que concorre para a sua desvalorização. Este é um fator central a considerar, já que para que haja alterações no campo da mobilidade é necessário que o ator social móvel as considere como vantajosas no seu dia-a-dia, já que as escolhas neste campo assumem um papel central no quotidiano dos indivíduos, facilitando-o ou, pelo contrário, constringendo-o.

A motorização da vida quotidiana tem vindo a impor-se, de tal modo que as opções tomadas no campo da mobilidade, acabam por estar sob a sua égide, embora muitas vezes decorram de diversos constringimentos que limitam a capacidade de escolha dos indivíduos. A valorização dos modos de deslocação suaves tem de assentar nos ganhos pessoais que os indivíduos possam vir a alcançar, já que, tal como foi possível constatar, as escolhas feitas no campo da mobilidade, sobretudo na sua vertente não recreativa, baseiam-

se principalmente nos ganhos perceptíveis imediatos. A comodidade, facilidade, rapidez e funcionalidade estão entre os aspectos valorizados.

Notou-se a partir das entrevistas, contudo, que embora vários entrevistados utilizem diferentes meios de transporte de acordo com as suas necessidades, são sobretudo os indivíduos que utilizam quotidianamente os meios de deslocação pedonal e velocipédica que estão mais predispostos a fazê-lo. Entre estes, também se encontram alguns indivíduos reformados.

Diversos entrevistados têm, contudo, rotinas fortemente dependentes do automóvel. Esta constatação alerta para o perigo da implementação de medidas avulsas e desarticuladas na área da mobilidade. É importante que, num primeiro momento, estas medidas, correspondam às necessidades dos sujeitos, senão depressa voltarão às rotinas antigas. Assim, é importante que as políticas na área da mobilidade respondam às necessidades de diferentes pessoas, tendo em conta questões de género, limitações físicas, horários laborais cada vez mais flexíveis, necessidades familiares, zona de residência, entre outras, que poderão contribuir para o sucesso ou o fracasso das mesmas.

Importa salientar que as políticas territoriais (ou a sua ausência) que têm vindo a ser desenvolvidas a nível nacional, têm contribuído para tornar muitos indivíduos reféns do automóvel. O aumento das distâncias casa-trabalho, associado a uma rede de transportes públicos deficitária ou, mesmo inexistente, em diversas localidades, fazem do automóvel um instrumento de deslocação indispensável para muitos indivíduos. Embora estejamos a assistir ao aumento do número de localidades servidas por transportes públicos, estes, nem sempre correspondem às necessidades dos sujeitos.

Importa ainda lembrar que embora, num primeiro momento, se possa entender o aumento do preço dos combustíveis como uma oportunidade para promover outras formas de deslocação, nomeadamente a pedonal e a velocipédica, a falta de uma política de transportes públicos que responda às necessidades dos indivíduos, sobretudo dos que vivem longe dos centros, poderá contribuir para obstaculizar esta pretensão. A representação negativa que alguns indivíduos têm acerca dos transportes públicos, sobretudo em relação ao tempo gasto com as deslocações, ao preço e à sua falta de flexibilidade, também poderá colocar alguns entraves a esta aspiração.

É preciso considerar ainda que aquilo que é valorizado num determinado momento poderá não sê-lo noutra. Alterações ao nível familiar, nomeadamente o nascimento dos

filhos, e ao nível da situação profissional, designadamente a entrada no mercado de trabalho ou no período de reforma, entre outras, concorrem para a introdução de mudanças que podem estar associadas a modificações no modo como as questões associadas à mobilidade são percebidas.

Importa aqui ressaltar que o envelhecimento demográfico da sociedade portuguesa que se projeta para as próximas décadas, obriga necessariamente a repensar as políticas de mobilidade vigentes, já que parece que este segmento da população dá mostras de uma certa predisposição para incluir nas suas rotinas de mobilidade os meios de deslocação suaves.

A criação de espaços verdes, nomeadamente de jardins vigiados, junto das áreas residenciais ou de zonas propícias a caminhar foi apontada por alguns entrevistados, mais jovens e mais velhos, como uma medida que poderia incentivar a deslocação pedonal.

Como foi possível constatar a partir da análise das entrevistas, é a nível recreacional que a deslocação pedonal assume maior importância. É sobretudo ao fim-de-semana, nas férias e ao final do dia que as pessoas mais aderem a esta prática, procurando para isso locais calmos, longe dos automóveis, sendo privilegiadas como tal zonas verdes, zonas ribeirinhas e locais junto ao mar onde as dificuldades de locomoção estejam minimizadas.

No que diz respeito à deslocação pedonal, os obstáculos considerados dividem-se em dois tipos: físicos e mentais.

Os obstáculos físicos, prendem-se com a qualidade e manutenção do espaço público. Considerando-se as propriedades do espaço público do ponto de vista da acessibilidade, constata-se que esta tem uma importância fulcral na vida dos indivíduos, sobretudo dos que têm dificuldades de mobilidade (pessoas portadoras de deficiência, crianças, idosos, grávidas e pessoas que por diversos motivos têm a sua mobilidade limitada num determinado período de tempo mais ou menos longo).

Através das entrevistas realizadas às pessoas portadoras de deficiência foi possível constatar as inúmeras dificuldades que enfrentam diariamente. A maioria dos entrevistados resolve a situação através da utilização do automóvel, solução que também não está isenta de constrangimentos associados à falta de estacionamento já que este é frequentemente ocupado por pessoas sem limitações na mobilidade.

Os indivíduos sem acesso ao automóvel ficarão reféns dos obstáculos. Alguns dos entrevistados com idade avançada com problemas de mobilidade decorrentes da idade

estão nesta situação. De referir ainda que certos obstáculos, sobretudo os que se prendem com a obstrução dos passeios podem mesmo colocar a vida de alguns indivíduos em perigo. Destacam-se entre estes os invisuais.

Sobressaem as dificuldades inerentes à má qualidade do piso, os obstáculos arquitetónicos, os automóveis estacionados nos passeios, o excesso de automóveis, o ruído e a poluição por que são responsáveis, o desrespeito pelas regras de trânsito, a falta ou insuficiência de estruturas facilitadoras da deslocação pedonal que afetam todos os indivíduos com e sem limitações de mobilidade, a degradação do espaço público circundante e ainda as dificuldades decorrentes do facto das cidades estarem pensadas segundo a lógica da fluidez do trânsito automóvel.

De referir ainda que a degradação do espaço público ou a perceção que o ambiente circundante é desagradável, pode agir como fator de repulsa, levando os indivíduos a optar pelos meios de deslocação motorizados, na medida em que estes lhes permitem isolar-se do meio circundante. O facto de o peão ser obrigado a partilhar o mesmo espaço que o automóvel, por exemplo, é algo que desagrade alguns entrevistados, não só devido ao facto de ficarem expostos ao ruído e à poluição mas, também, porque esta convivência implica frequentemente que o peão seja obrigado a percorrer grandes distâncias. A falta de permeabilidade da cidade obriga o peão e o ciclista a ultrapassar diversas barreiras que contribuem para o acréscimo do caminho a percorrer. A liberdade associada à deslocação pedonal e velocipédica fica, deste modo, restrita ao caminho traçado segundo a lógica do automóvel.

De salientar, que embora sejam muitos os obstáculos físicos identificados pelos entrevistados, estes, tendem a ser avaliados por alguns indivíduos de acordo com a sua capacidade de ultrapassá-los, o que poderá concorrer para a sua desvalorização. Nota-se, deste modo, que diversos entrevistados têm uma certa dificuldade em identificar os seus direitos enquanto peões. Alguns entrevistados não conseguiram mesmo fazê-lo, o que se pode associar, por um lado, à banalização do ato de caminhar e, por outro, à normalização dos obstáculos que são uma constante no quotidiano da maioria dos indivíduos, habituados desde sempre a conviver com eles.

De referir, que alguns entrevistados utilizadores habituais do automóvel, chegam mesmo a dizer que nunca andam a pé com exceção dos fins-de-semana e férias, não considerando todos os percursos diários que realizam obrigatoriamente a pé por mais

curtos que sejam. Para estes, a deslocação pedonal rotineira assume uma importância acessória.

De salientar, no entanto, que, por vezes, são aqueles que mais andam a pé no dia-a-dia que mais dificuldades sentem em refletir acerca do assunto, incluindo a identificação de obstáculos físicos. Assim, pode-se afirmar que a deslocação recreativa tende a ser mais reflexiva e emotiva que a deslocação utilitária, que pende mais para as dimensões funcionais.

Em Portugal existe apenas uma associação para a defesa do peão, a Associação de Cidadãos Auto-mobilizados (ACA-M) que desenvolve um importante trabalho em prol da defesa dos direitos dos peões e está centrada sobretudo nas questões associadas aos acidentes rodoviários. Além das atividades levadas a cabo pela ACA-M, é possível encontrar ações pontuais localizadas no tempo e no espaço, promovidas por indivíduos ou grupos que se mobilizam para resolver determinada situação. Embora estas sejam importantes e tenham um papel preponderante na chamada de atenção para os problemas e para a sua resolução, faz falta uma estratégia comum de defesa dos direitos do peão, o que teria de passar obrigatoriamente, numa primeira fase, pela consciencialização dos indivíduos para os seus direitos enquanto caminhantes. Estes, vão muito além do cumprimento das regras de trânsito, passando também pela qualidade do espaço público, pela possibilidade de usufruir do mesmo ou pelo desenvolvimento de políticas territoriais mais humanas e democráticas, aspetos que não foram identificados pela maioria dos entrevistados.

De salientar ainda, que se nota entre alguns entrevistados, utilizadores do automóvel, um conflito entre o seu papel enquanto peões e o seu papel enquanto automobilistas, sendo frequentemente mencionado que os direitos do peão deverão ser acompanhados de deveres.

O segundo tipo de obstáculos, os mentais, tem, em particular, um papel fulcral na análise dos fenómenos de mobilidade, relacionando-se com a forma como os indivíduos interpretam o mundo à sua volta.

Destacam-se as dificuldades associadas à gestão produtiva do tempo que, por sua vez, está alicerçada em rotinas difíceis de alterar. O tempo, fruto de uma construção social, é assumido como um recurso escasso, de tal modo que a capacidade de o fazer render assume um papel central no quotidiano dos atores sociais. A facilidade de mobilidade,

associada à velocidade, surge neste âmbito como um importante aliado. Os meios de deslocamento motorizados, em particular o automóvel, têm um papel preponderante neste contexto, facilitando a coordenação das inúmeras solicitações a partir das quais o cotidiano se desenrola.

Embora a capacidade de gerir o tempo de modo produtivo seja importante para a maioria dos entrevistados, são os indivíduos em idade ativa com filhos que se sentem mais pressionados neste sentido, já que são obrigados a coordenar os seus compromissos familiares com os profissionais. Esta pressão está presente tanto entre os entrevistados que vivem no centro da cidade, relativamente perto do local de trabalho e estudo, como entre os que vivem mais longe. A escolha do meio de deslocamento está, assim, na maioria dos casos associada à capacidade de poupar tempo.

As questões de segurança encontram-se também entre as maiores preocupações dos entrevistados, com ou sem filhos, obstaculizando a deslocamento pedonal. Os indivíduos entrevistados que residem em zonas mais inseguras, embora reconheçam os perigos existentes nas suas áreas de residência e estes lhes acarretarem constrangimentos diversos, são, contudo, até certo ponto, capazes de os gerir, desenvolvendo estratégias facilitadoras da mobilidade. O desconhecido parece concorrer para empolar os temores para o que contribuem, direta ou indiretamente, os meios de comunicação social, elemento referido por alguns entrevistados.

Concluindo, para além das dificuldades objetivas relacionadas com a falta de alternativas, parece que um dos maiores obstáculos à introdução da deslocamento pedonal na vida dos indivíduos é a dificuldade em ultrapassar as rotinas instaladas. Os atores sociais que já andam a pé quotidianamente, por opção ou por falta de escolha, normalmente desenvolvem estratégias facilitadoras que lhes permitem superar as dificuldades, nomeadamente em relação ao uso produtivo do tempo, aspeto fulcral e às questões de segurança.

A capacidade de romper com rotinas pré-estabelecidas é precisamente um dos elementos principais que caracteriza os indivíduos entrevistados utilizadores da bicicleta. Embora para a maioria dos entrevistados a introdução da bicicleta na sua vida esteja associada ao retomar de uma satisfação antiga, para muitos, isto significou uma alteração nos hábitos instalados que exigiu algum esforço inicial. O prazer decorrente da deslocamento velocipédica parece ter aqui um papel importante, servindo como impulsionador. Este

aspecto, sublinhado por um entrevistado, é importante, já que comprova que a deslocação velocipédica ainda não está banalizada na sociedade portuguesa e que, num primeiro momento, são aqueles que gostam de andar de bicicleta que estarão mais dispostos a adotá-la no quotidiano.

Para a maioria dos sujeitos entrevistados, a utilização quotidiana da bicicleta está associada à simplificação do dia-a-dia, no sentido em que esta lhes permite, entre outras coisas, fazerem um melhor uso do tempo. A liberdade, a flexibilidade e a rapidez proporcionada pela bicicleta, especialmente em percursos mais curtos, são aspetos valorizados pelos indivíduos entrevistados. É importante ressaltar que as vantagens atribuídas à bicicleta são as mesmas que são conferidas ao automóvel, estando diretamente associadas à importância da boa gestão do tempo.

As questões económicas, ecológicas e relacionadas com a saúde, embora sejam reconhecidas como importantes pelos entrevistados, para a maioria, não tiveram um papel primordial na sua escolha. Se o percurso realizado com recurso à bicicleta deixar de ser competitivo e obrigar a um esforço adicional, poderá ser trocada por outro meio de transporte, segundo alguns entrevistados. Na realidade, a maioria dos entrevistados demonstra predisposição para utilizar diversos meios de transporte de acordo com as suas necessidades. Este fator também está bem presente no depoimento dos sujeitos que se deslocam normalmente a pé e de transportes públicos, no caso de disporem de alternativas.

O facto de terem optado pela bicicleta no seu dia-a-dia, permitiu-lhes aumentar o número de escolhas o que os distingue dos automobilistas que estão presos a rotinas de deslocação mais rígidas. Na realidade, a funcionalidade aliada à necessidade de cumprir horários tem um papel central para os ciclistas, tal como para os indivíduos que utilizam qualquer um dos outros meios de deslocação.

De realçar que a maioria dos entrevistados denota uma certa resistência aos obstáculos, fruto da prática continuada de deslocação velocipédica e do desenvolvimento de estratégias facilitadoras. A maioria desvaloriza mesmo os obstáculos, passando a mensagem que apesar de serem uma realidade, é possível andar de bicicleta, o que se prende com a ideia que os principais entraves não decorrem dos obstáculos físicos mas dos mentais que impedem os indivíduos de mudar de hábitos.

A maioria dos indivíduos está envolvida em diversas atividades em prol da bicicleta que visam denunciar e ultrapassar as dificuldades identificadas que se prendem sobretudo

com o excesso de trânsito automóvel, com o facto de a cidade estar pensada segundo a lógica do automóvel, com a velocidade com que os automóveis circulam e com o desrespeito ou desconhecimento dos automobilistas em relação a como atuar perante um ciclista, o que segundo alguns tem vindo a melhorar devido, talvez, ao aumento da convivência entre ciclistas e automobilistas ou ao aumento da prática do ciclismo desportivo que alguns automobilistas praticam.

Os diversos blogues mantidos por utilizadores quotidianos da bicicleta, que para além de denunciarem os obstáculos à deslocação velocipédica, visam incentivar mais pessoas a pedalar quotidianamente, dando maior visibilidade à bicicleta em meio urbano, constituem um exemplo do papel desempenhado por diversos ciclistas em prol da bicicleta na cidade. Estes, que têm vindo a aumentar, são em muito maior número do que os que se centram nos peões e são mais diversificados quanto aos assuntos tratados, o que se pode associar ao facto da deslocação velocipédica não ser ainda uma prática banal, ao contrário da deslocação pedonal que, como tal, é desvalorizada.

A Massa Critica, em particular, tem tido um papel importante na politização da bicicleta, contribuindo para o aumento da sua visibilidade, sobretudo nas localidades onde tem mais participantes, como Lisboa e Porto. As ações desenvolvidas pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta e pela Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta também têm tido um papel preponderante.

Acresce realçar o papel importante que estas associações, em articulação com a ACA-M, tiveram na revisão do novo Código da Estrada que entrou em vigor no início de Janeiro de 2014, contribuindo para que tenham sido dados os primeiros passos no reconhecimento da bicicleta como um meio de transporte em si mesmo, o que tem sido alvo de alguma contestação.

Caminhar e pedalar quotidianamente numa sociedade altamente automobilizada poderá, à primeira vista, adquirir um significado político, um modo de contestação. Se isto parece ser verdade relativamente à bicicleta, o mesmo não acontece em relação à deslocação pedonal, notando-se entre os utilizadores de bicicleta uma maior capacidade de reivindicação dos seus direitos enquanto ciclistas e mesmo enquanto peões. A diferença poderá estar no facto dos ciclistas urbanos serem relativamente poucos e esta ser uma atividade cujo renascimento é recente.

Tem-se assistido, deste modo, a um processo de organização coletiva por parte dos ciclistas que, assim, desempenham um papel importante na construção de uma cidade mais humana.

De realçar, no entanto, que nem todos os ciclistas entrevistados têm um papel interventivo em prol da bicicleta, já que para alguns esta é apenas um meio de deslocação que lhes permite ir de A a B, facilitando-lhes a mobilidade.

Importa para terminar refletir sobre o futuro do caminhante e do ciclista em Portugal. Embora, por um lado, se note um incremento da discussão em torno da temática da mobilidade suave, tendo vindo a ser produzidos diversos documentos estatais que contribuiriam para aumentar a sua visibilidade, e, por outro, se verifiquem melhorias em muitas localidades neste âmbito, o peão e o ciclista continuam a enfrentar muitas dificuldades. Estas, relacionam-se com a falta de acessibilidades decorrente da escassa manutenção do espaço público ou da sua subordinação ao automóvel, dos constrangimentos consequentes do aumento das distâncias a percorrer, resultado das políticas desenvolvidas na área dos transportes e do urbanismo nas últimas décadas. A dificuldade de romper com hábitos estabelecidos é outro elemento a realçar.

Apesar dos avanços ocorridos nesta área nos últimos anos, nota-se ainda um grande desrespeito pelo peão que advém, em parte, da própria banalização dos obstáculos, tanto por parte dos poderes públicos como por parte dos próprios cidadãos. De salientar, no entanto, que se notam alguns indícios de que há uma crescente consciencialização em torno da importância dos meios de deslocação suaves por parte dos poderes públicos. Este interesse, contudo, traduz-se em alguns casos apenas no desenvolvimento de ações pontuais que se podem remeter ao marketing das cidades, na medida em que são privilegiadas áreas centrais ou ribeirinhas, continuando-se a descurar as periferias onde residem muitas pessoas. As políticas urbanas devem incluir a cidade como um todo, não devendo privilegiar apenas os processos de “espetacularização” dos centros.

Por outro lado, as rotinas instaladas assentes no automóvel dificultam a mudança. Não basta desenvolver campanhas que promovam a deslocação pedonal ou velocipédica do ponto de vista da saúde física ou ambiental ou criar ruas pedonais e ciclovias, elementos que nos remetem sobretudo para o aspeto recreativo e desportivo associado às mesmas. É preciso que os indivíduos reconheçam que se trocaram o automóvel pela deslocação pedonal, pela bicicleta e pelos transportes públicos, isso lhes trará benefícios evidentes no

seu cotidiano, o que passa pela introdução de alterações profundas nas políticas urbanísticas e dos transportes que não parecem estar a ocorrer, assim como nas práticas quotidianas o que se prende, sobretudo, com a capacidade de gerir horários apertados, aspeto fulcral.

O planeamento de cidades tem de ter atenção às novas realidades sociais de que se salienta o envelhecimento demográfico, a imperativa necessidade de participação dos indivíduos portadores de deficiência na sociedade como pleno direito, a entrada da mulher no mercado de trabalho, o aumento do número de imigrantes que são uma presença marcante na cidade que se vê atravessada por novas vivências urbanas, a flexibilização dos tempos de trabalho, entre outros.

A promoção da deslocação recreativa ou desportiva não deverá reger-se por critérios semelhantes aos da deslocação como meio de transporte. Enquanto o primeiro tipo parece que já foi assimilado por muitos indivíduos, o segundo está longe de o ser.

Quanto aos ciclistas, em particular, está-se a assistir a um renascer da bicicleta que apresenta semelhanças com os seus primórdios, verificando-se um grande entusiasmo em torno da mesma, associado a um certo experimentalismo. No entanto, apesar do investimento público e privado que está a ser feito nesta área, ainda é cedo para afirmar que se está a assistir a uma mudança de paradigma, já que esta está longe de ser uma prática generalizada.

Para terminar, importa realçar que, para haja uma difusão dos meios de deslocação suaves, é preciso que estes adquiram uma maior importância social e cultural, tanto a nível individual como dos poderes públicos. Se no caso da bicicleta enquanto meio de transporte se está a assistir à sua valorização crescente, associada ao aumento da sua visibilidade, o mesmo não se pode dizer da deslocação pedonal cujo interesse se limita praticamente à sua vertente desportiva e recreativa.

Referências Bibliográficas

- Adey**, Peter (2010), *Mobility*. Oxon, Routledge.
- Adey**, Peter (2011) “Airports: Terminal/Vector” in Tim Cresswell e Peter Merriman *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate: 137-151.
- Alfonzo**, Mariela; **Boarnet**, Marlon; **Day**, Kristen; **Mcmillan**, Tracy e **Anderson**, Craig L., (2006) *The relationship of Neighborhood Built Environment Features and Walkin* in <http://www.uctc.net/research/facultypapers.shtml> [Maio de 2010].
- Amato**, J. A. (2004) *On Foot: A History of Walking*. Nova Iorque, New York University Press.
- Ambrosius**, Gerold e **Hubbard**, William H. (1989) *A Social and Economic History of Twentieth-Century Europe*. Cambridge, Havard University Press.
- Andrade**, Paulo (2012) *O Direito, o Ambiente e a Mobilidade Sustentável: Aspetos Jurídicos da Mobilidade em Bicicleta*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra [Policopiado].
- André**, José Maria (2006) *Transporte Interurbano em Portugal – o Sistema Actual e os Seus Desafios*. Lisboa, Instituto Superior Técnico, vol. I.
- Appadurai**, A., (2000) *Modernity at Large*. Minneapolis, MN: Minnesota University Press.
- Appleyard**, Donald (1981) *Livable Streets*. Los Angeles, University of California Press.
- Ascher**, François (2001) “La Nouvelle Révolution Urbaine: de la Planification au Management Stratégique Rrbain” in Ariella Masbouni (Coord.), *Fabriquer la Ville – Outils et Méthodes: Les Aménageurs*. Paris, La documentation Française: 21-32.
- Ascher**, François (2004) “Les Sens du Mouvement: Modernités et Mobilités” in Allemand, S; Ascher, F.; Lévy, J (Eds), 2004 *Les Sens du Mouvement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Paris, Belin:21-34.
- Ascher**, François (2010) *Novos Princípios do Urbanismo; seguido de Novos Compromissos Urbanos*. Lisboa, Livros Horizonte.
- Ascher**, François e **Apel-Muller**, Mireille (2007) “Introduction” in François Ascher e Mireille Apel-Muller (Dir.) *La Rue est à nous ...tous!*. Paris, Au Diable Vauvert:17-21.
- Augé**, Marc (2010) [2008] *Éloge de la Bicyclette*. Paris, Payot.
- Augé**, Marc (2007) *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Lisboa, Graus Editora [Tradução de Miguel Serras Pereira].
- Augoyard**, Jean- François (2007) *Step by Step: Everyday Walks in a French Urban Housing Project*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Babo**, António Pérez (2006) “O papel das Infra-Estruturas Viárias na Evolução das formas Urbanas” in Álvaro Domingues (Coord.) *Cidade e Democracia – 30 anos de Transformação Urbana em Portugal*. Lisboa, Argumentum: 379-385.
- Balzac**, H (1978 [1830-1833]), *Théorie de la Démarche et Autres Textes*. Paris, Albin Michel:17.

- Barbosa**, Alves (2007) *A Bicicleta e a Sua História*. Lisboa, Padrões Culturais Editora.
- Barbosa**, Eliana Rosa de Queiroz (2012) “Minhocão e suas múltiplas interpretações” in *Arquitextos* 13. 147 (http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.147/4455) [05/09/2013].
- Barthes**, Roland (1991) [1957] “The New Citroën” in Roland Barthes, *Mythologies*. Nova Iorque, The Noonday Press: 88-91 (tradução do francês por Annette LaVers).
- Basset** et al., 2008; “Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America, and Australia” in *Journal of Physical Activity and Health*. 2008, vol. 5, issue 6: 795-814 (http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/jpah08.pdf) [08/12/2012].
- Baptista**, Luís Vicente e Nunes, João Pedro (2008a) "A Rua, Lugar Físico Construído" in Graça Índias Cordeiro e Frederic Vidal (Org.) *A Rua. Espaço, Tempo, Sociabilidade*. Lisboa, Livros Horizonte: 97-111.
- Baptista**, Luís Vicente (2008b) "Cidades e Arredores." In Domingos Vaz (Org.) *Cidade e Território. Identidades, Urbanismo e Dinâmicas Transfronteiriças*. Oeiras, Celta: 35-46.
- Baptista**, Luís Vicente (2003) “Territórios, imagens e poderes” in Graça Índias Cordeiro, Luís Vicente Baptista, António Firmino da Costa, Marina Antunes *et al.*, *Etnografias Urbanas*. Oeiras, Celta Editora: 35-51.
- Baptista**, Luís Vicente (2004) “Territórios Lúdicos (e o que torna lúdico um território): Ensaando um ponto de partida” in *Atas do Ateliers do V Congresso Português de Sociologia: Sociedades Contemporâneas: Reflexividade e Ação – Atelier Cidades, Campos e Territórios*; Braga, APS.
- Baudrillard**, Jean (1989) *América*. Lisboa, João Azevedo Editor.
- Bauman**, Zygmunt, (1998) *Globalization-The Human Consequences*. Cambridge, Polity Press.
- Bauman**, Zygmunt (2000) *Liquid Modernity*. Cambridge, Polity Press.
- Bauman**, Zigmunt (2006) *Confiança e medo na Cidade*. Lisboa, Relógio d´Água.
- Bauman**, Zigmunt (2007) [1995] *A Vida Fragmentada – Ensaaios sobre a Moral Pós-Moderna*. Lisboa, Relógio D´Água.
- Bauman**, Zigmunt e May, Tim (2001) [1991] *Thinking Sociologically*. Malden, Blackwell Publishing.
- Bean**, C; **Kearns**, R; **Collins**, D (2008) “Exploring Social Mobilities: Narratives of Walking and Driving in Auckland, New Zealand” in *Urban Studies*. Vol 45 (13): 2829-48 (DOI:10.1177/0042098008098208).
- Beatley**, Timothy (2000) *Green Urbanism – Learning from European Cities*. Canada, Island Press.
- Beck**, Ulrich (1992) *Risk Society: Towards a New Modernity*. Londres, Sage Publications.
- Beck**, Ulrich (1999) *World Risk Society*. Cambridge, Polity Press.
- Beck**, Ulrich (2004) “Cosmopolitical Realism: On the Distinction between Cosmopolitanism in Philosophy and the Social Sciences” in *Global Networks* Vol. 4, Issue 2: 131–156 (DOI: 10.1111/j.1471-0374.2004.00084.x).

- Bell**, David e **Jayne**, Mark “Conceptualizing Small Cities” in, David Bell e Mark Jayne [Ed.] (2006) *Small Cities – Urban Experiences Beyond the Metropolies*. Abingdon, Routledge: 1-18.
- Bell**, Jonathan (2001) *Carchitecture: When the Car and the City Collide*. Londres, August Basel Boston, Birkhäuser.
- Benjamin**, Walter (1997) “Paris, capital do século XIX” in Fortuna, Carlos (Org.), *Cidade, Cultura e Globalização*. Oeiras, Celta Editora.
- Berghaus**, Günter (2009) “Futurism and the Technological Imagination Poised between Machine Cult and Machine Angst” in Günter Berghaus (Ed.) *Futurism and the Technological Imagination*. Amsterdão, Rodopi: 1-40.
- Bergmann** (2008) “The beauty of speed or de discovery of slowness” in Bergman, S; Sager, T (Eds) (2008) *The Ethics of mobilities – Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*. Hampshire, Ashgate: 13-24.
- Bergmann**, Sigurd; **Sager**, Tore Øivin (2008) “The Beauty of Speed or the discovery of slowness” in Sigurd Bergmann e Tore Øivin Sager (Ed) *The Ethics of Mobilities Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*. Hampshire, Ashgate: 13-24.
- Berman**, Marshall (1989) *Tudo o que é Sólido se Dissolve no Ar*. Vila Nova de Gaia, Edições 70.
- Bödeker**, Hans-Erich (2005) “German Travellers to Italy in the Eighteenth Century. Motives, Intentions, Experiences” in Hagen Schulz-Forberg (Ed.) *Unravelling Civilisation – European Travel and Travel Writing*. Bruxelas, Peter Lang.
- Bôle-Richard**, Aymeric (2008), *Pedonalidade no Largo do Rato: Micro-poderes*. Lisboa, Associação de Cidadãos Auto-mobilizados.
- Borja**, Jordi (2000) “Los Desafios del territorio y los derechos de la ciudadanía” in *La Factoría*. (10). (<http://www.revistalafactoria.eu/articulo.php?id=142>). [25/03/2013]
- Borja**, Jordi e **Muxí**, Zaida (2000) *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Ed. Electa.
- Boulin**, J. Y. and U. **Mückenberger** (2002) *La ville à mille temps*. La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube.
- Bourdieu**, Pierre (1985) *La Distinction: Critique Social du Jugement*. Paris, Ed. Minuit.
- Bourdain**, Alain (2004) “L’individualisme à l’heure de la mobilité généralisée” in S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy, (Eds), *Les Sens du Movement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Paris, Belin:91-98.
- Bourdin**, Alain (2005) “Les Mobilités et le Programme de la Sociologie” in *Cahiers Internationaux de Sociologie*. 1, nº 118 :5-21 (DOI:10.3917/cis.. 118.0005).
- Brandão**, Pedro (2011) *O sentido da Cidade: Ensaio sobre o Mito da Imagem como Arquitectura*. Lisboa, Livros Horizonte.
- Bridge**, Gary e **Watson**, Sophie (2002) *The Blackwell City Reader*. Malden, Blackwell Publishing.
- Buchanan**, Colin, (1973) *El Tráfico en las Ciudades*. Madrid, Tecnos

- Buck-Morss**, Susan (1986) “The Flaneur, the Sandwichman and the Whore: The Politics of Loitering” in *New German Critique*. No. 39, Second Special Issue on Walter Benjamin, Autumn: 699-140.
- Buck-Morss**, Susan (1989) *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project*. Londres, MIT Press.
- Büscher e Urry** (2009) “Mobile Methods and the Empirical” in *European Journal of Social Theory* 12(1):99-116.
- Bull**, Michael (2004) “Automobility and the Power of Sound” in *Theory. Culture & Society*. Vol 21 (4/5):243-259 (DOI:10.1177/0263276404046069). [24/02/2011].
- Cabral**, Manuel Villaverde, **Silva**, Pedro, **Almeida**, Mariana e **Cabaço**, Susana (2011) *Seniores de Lisboa: Capital Social e Qualidade de Vida – Estudo Preliminar*. Lisboa, Instituto do Envelhecimento e Universidade de Lisboa. (<http://www.ienvelhecimento.ul.pt/en/actividades-do-ie/publicacoesdocumentos/relatorios/123-seniores-de-lisboa>).
- Canzler**, W; **Kaufmann**, V; e **Kesselring**, S (2008) “Tracing Mobilities – An Introduction” in *Tracing Mobilities: Toward a Cosmopolitan Perspective*. Hampshire, Ashgate: 1-10.
- Carlsson** Chris (2002) *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*. San Francisco, AK Press.
- Carlsson-Kanyama**, Annika e **Lindén**, Anna-Lisa (1999) “Travel patterns and environmental effects now and in the future: implications of differences in energy consumption among socio-economic groups” in *Ecological Economics*. 30: 405–417
- Carr**, Stephen; **Francis**, Mark; **Rivlin**, Leanne; **Stone**, Andrew (1992) *Public Space*. Nova Iorque, Cambridge University Press.
- Cass**, N; **Shove**, E., **Urry**, J. (2003) *Changing infrastructures. Measuring Socio-Spatial Inclusion / Exclusion, Final Report for Department for Transport*. Lancaster, Lancaster University. ([http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/changing-infrastructures-measuring-sociospatial-inclusionexclusion\(5bb0c99c-d77d-46c8-9e98-1104e61ed9e4\).html](http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/changing-infrastructures-measuring-sociospatial-inclusionexclusion(5bb0c99c-d77d-46c8-9e98-1104e61ed9e4).html)) [01/10/2009]
- Cass**, N; **Shove**, E., **Urry**, J. (2005) “Social Exclusion, Mobility” and Access” in *Sociological Review*, 53: 539-55 (DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x).
- Castells**, Manuel (1996), *The Rise of Network Society*. Oxford, Blackwell.
- Cattaneo**, A *et al.* (2009) “Overweight and obesity in infants and pre-school children in the European Union: a review of existing data” in *Obesity Reviews*, Volume 11, Issue 5, May 2010: 389–398 (DOI: 10.1111/j.1467-789X.2009.00639.x).
- Çelik**, Zeynep; **Favro**, Diane e **Ingersoll**, Richard (1994) *Streets – Critical Perspectives on Public Space*. Los Angeles, University of California Press.
- Chalas**, Yves (2000) *L'Invention de la Ville*. Paris Anthropos.
- Chanam**, Lee e **Moudon**, Anne Vernez (2006) “Correlates of Walking for Transportation or Recreation Purposes” in *Journal of Physical Activity and Health*, 3, Suppl 1:77-98 (http://activelivingresearch.org/files/JPAH_6_Lee_0.pdf) [10/04/2010]
- Chapot**, Hank (2001) “The Great Bicycle Protest of 1896” in *Processed World*, 2.001:64-68 (http://www.processedworld.com/Issues/issue2001/toc_2001.htm). [2/09/2013]

- Christensen, Pia E., O'Brien, Margaret** (2003) *Children in the City: Home, Neighbourhood and Community*. Londres, Routledge-Falmer.
- Clapson, Mark** (1998) *Invincible Green Suburbs, Brave New Towns: Social Change and Urban Dispersal*. Manchester, Manchester University Press.
- Conley, Jim e McLaren, Arlene Tiger** (2009) "Introduction" in Jim Conley e Arlene Tiger McLaren (Ed.) *Car Troubles - Critical Studies of Automobility and Auto Mobility*. Farnham, Ashgate: 37-58.
- Cooper, Simon** (2003) *Technoculture and Critical Theory: In the Service of the Machine?*. Nova Iorque, Routledge.
- Cordeiro, Graça Índias e Vidal, Frédéric** (2008) "Introdução" in Graça Índias Cordeiro, e Frédéric Vidal (Orgs) *A Rua – Espaço, Tempo, Sociabilidade*. Lisboa, Livros Horizonte: 9-17.
- Correia, Romeu** (1974) *José Bento Pessoa. Biografia*. Figueira da Foz, Casino da Figueira.
- Coverley, Merlin** (2010) *Psychogeography*. Somerset, Pocket Essentials.
- Cresswell, Tim** (2002) "Theorizing Place" in Ginete Verstraete e Tim Cresswell, *Mobilizing Place, Placing Mobility – The politics of representation in a globalized world*. Amsterdão, Editions Rodopi B. V.: 11-32.
- Cresswell, Tim** (2004) "Justice Sociale et Droit à La Mobilité" in S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy, (Eds), *Les Sens du Movement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Paris, Belin:145-153.
- Cresswell, Tim** (2006) *On Move- Mobility in the Modern Western World*. Nova Iorque, Routledge.
- Cresswell, Tim** (2008) "Gendered Mobilities – Towards an Holistic Understanding" in Tanu Priya Uteng e Tim Cresswell (Ed.) *Gendered Mobilities*. Hampshire, Ashgate:1-12.
- Cresswell, Tim** (2009) "Seis Temas na Produção das Mobilidades" in Carmo, R e Simões, J. (Org) *A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos*. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais: 25-37.
- Cresswell, Tim** (2011) "Mobilities I: Catching up" in *Progress in Human Geography*, 35(4):550-558. (DOI: 10.1177/0309132510383348)
- Cresswell, Tim** (2012) "Mobilities II : Still" in *Progress in Human Geography*, 36(5):645-653. (DOI: 10.1177/0309132511423349)
- Cresswell, Tim e Merriman, Peter** (2011) "Introduction: Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects" in *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate: 1-15.
- Crozet, Yves, Joly, Iragaël,** (2004) "Budgets Temps de Transport: Les Sociétés Tertiaires Confrontées à la Gestion Paradoxale du « bien le plus rare" in *Les Cahiers Scientifiques du Transport* n° 45/2004:27-48 (<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00068933>). [14/02/2013]
- Crozet, Yves, Joly, Iragaël,** (2006) " Budgets temps de transport et vitesse: De nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine in Michel Bonnet e Patrice Aubertel (Dir.), *La Ville aux Limites de la Mobilité*, Paris, Presses Universitaires de France: 287-296.
- Dant, Tim** (2004) "The Driver-Car" in *Theory Culture & Society*, 21 (4/5) 61-79. (DOI: 10.1177/0263276404046061).

- Davies**, Karen (2001); “Responsibility and Daily Life – Reflections over timespace” in Jon May e Nigel Thrift, (Ed) *Timespace – geographies of temporality*. Nova Iorque, Routledge: 133- 186.
- Davison**, KK, **Werder**, JL, **Lawson**, CT (2008) “Children’s active commuting to school: current knowledge and future directions” in *Preventing Chronic Disease*; 5(3). http://www.cdc.gov/pcd/issues/2008/jul/07_0075.htm. [Julho de 2009].
- De Certeau**, Michel (1990) *L’Invention du Quotidien*, 1. Arts de Faire. Paris, Gallimard:139-164.
- Delgado**, Manuel (2005) “Tránsitos, Espacio Público, Masas Corpóreas” in Ignasi de Solà-Morales e Xavier Costas (Ed.) *Metrópolis – Ciudades, Redes, Paisajes*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili: 34-50.
- Dennis**, Kingsley, Urry, John (2009) *After Car*. Cambridge, Polity Press.
- Denzin**, Norman e **Lincoln**, Yvonna (2005) *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, Sage Publications.
- Dias**, Manuel Graça (2005) “O Espaço Público está Hipotecado ao Automóvel” in Vítor Andrade, *Onde Falham as Cidades*. Mafra, Temas e Debates: 117-128.
- Dohrn-van Rossum**, Gerahrd, (2001) *História da Hora: os Relógios e a Ordem Temporal Moderna*. Lisboa, Temas e Debates.
- Domingues**, Álvaro (2006) “Contexto Social e Política Urbana” in Álvaro Domingues (Coord.) *Cidade e Democracia – 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa, Argumentum:16-79.
- Domingues**, Álvaro (2010) *A rua de Estrada: o problema é fazê-los parar!*. Porto, Dafne Editora.
- Dupuy**, Gabriel (1998) *O Automóvel e a Cidade*. Lisboa, Instituto Piaget.
- Eckermann**, Erik (2001) *World History of the Automobile*. Warrendale, SAE International.
- Featherstone**, Mike (2004) “Automobilities - an Introduction” in *Theory, Culture & Society*, 2004 Vol. 21(4/5): 1–24 (DOI: 10.1177/02632764040406058)
- Félix**, Rosa (2012) *Gestão da Mobilidade em Bicicleta: Necessidades, Factores de Preferência e Ferramentas de Suporte ao Planeamento e Gestão de Redes. O caso de Lisboa*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia do Território, Instituto Superior Técnico – Universidade Técnica de Lisboa.
- Fernandes**, Luís (2003) “ A imagem predatória da cidade” in Graça Índias Cordeiro, Luís Vicente Baptista, António Firmino da Costa, Marina Antunes *et al.*, *Etnografias Urbanas*. Oeiras, Celta Editora: 53-62.
- Fishman**, Elliot; **Washington**, Simon e **Haworth**, Narelle (2013) “Bike Share: A Synthesis of the Literature” in *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33:2: 148-165, DOI: 10.1080/01441647.2013.775612 [26/06/2013].
- Flamm**, M e **Kaufmann**, V (2006) “Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study” in *Mobilities* 1 (2): 167-190. DOI: 10.1080/17450100600726563 [2/03/2009].
- Fortuna**, Carlos (1998) “Destraditionalization and Tourism: Old Memories, new Functions and the Reconstruction of City Images” in *Oficina do CES*, 127 (<http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/ficheiros/127.pdf>) [26/05/2009].

- Fortuna**, Carlos (1999) *Identidades, Percursos, Paisagens Culturais*. Oeiras, Celta.
- Fortuna**, Carlos, (2002) “Culturas Urbanas e Espaços Públicos: Sobre as Cidades e a Emergência de um Novo Paradigma Sociológico” in *Revista Crítica de Ciências Sociais* 63: 123-148.
- Fortuna**, Carlos (2011), “Narrativas Sobre a Metrópole Centenária: Simmel, Hessel e Seabrook - Narratives About a Centennial Metropolis: Simmel, Hessel and Seabrook” in *Caderno Metrôpoles.*, São Paulo, V. 13, n. 26: Jul/Dez 2011: 379-393 (<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/14759/10763>) [9/08/2013].
- Fortuna**, Carlos (2012), “(Micro)territorialidades: Metáfora Dissidente do Social” in *Terra Plural*, Vol.6, nº2:Julho/Dezembro 2012:199-214 (DOI: 10.5212/TerraPlural.v.6i2.0001) [15/11/2013].
- Fotel**, Trine e **Thomesen**, Thyra (2004) “The Surveillance of Children’s Mobility” in *Surveillance & Society* 1 (4): 535-554 (<http://www.Surveillance-and-society.org>) [26/08/2011].
- Franck**, Karen e **Stevens**, Quentin (2007) *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*. Abingdon, Routledge.
- Frehse**, Fraya (2009) “Usos da Rua” in Carlos Fortuna e Rogério Proença Leite (Orgs) *Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos*. Coimbra, Edições Almedina: 151-170.
- Freudendal-Pedersen**, Malene (2009) *Mobility in Daily Life – Between Freedom and Unfreedom*. Oxon, Asghate.
- Fyfe**, Nicholas R (1998) “Introduction: Reading the Street” in Fyfe Nicholas R (Ed.) *Images of the Street – Planning, Identity and Control in Public Space*. Londres, Routledge: 1-12.
- Gallez**, Caroline e Kaufmann, Vicent (2011) «Aux Racines de la Mobilité en Sciences Sociales - Contribution au Cadre d’analyse Socio-Historique de la Mobilité Urbaine» in *De L’histoire des Transports à L’histoire de la Mobilité?* 41-55 (<http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/57/03/41/PDF/Article-HistMob-CGVK.pdf>). [28/01/2011].
- Gartman**, David (2004), Three Ages of the Automobile - The Cultural Logics of the Car” in *Theory, Culture & Society*, Vol. 21(4/5): 169–195 (DOI: 10.1177/026327640404046066)
- Gaspar**, Jorge (1987) *Portugal Os próximos 20 anos – A Ocupação e a Organização do Território*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Gehl**, Jan (2006) *La Humanización del Espacio Urbano – La vida Social Entre los Edificios*. Barcelona, Editorial Reverté.
- Guerra**, Isabel Carvalho (2008) *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e Formas de Uso*. Cascais, Principia.
- Gershuny**, Jonathan (1993) “Escorting Children: Impact on Parental Lifestyle” in Mayer Hillman (Ed.) *Children, Transport and Quality of Life*. Londres, Policy Studies Institute: 62-76.
- Giddens**, Anthony (1992), *As Consequências da Modernidade*. Oeiras, Celta Editora.
- Giddens**, Anthony (1989), *A Constituição da Sociedade*. São Paulo, Martins Fontes,
- Gleber**, Anke (1999) *The Art of Taking a Walk- Flanerie, Literature and Film in Weimer Culture*. New Jersey, Princeton University Press.

- Goffman**, Erving (1971) “The individual as a Unit” in Erving Goffman, *Relations in Public – Microstudies of the Public Order*. Londres, Allen Lane Penguin Press: 3-27.
- Gonçalves**, Jorge Manuel (2006) *Os Espaços Públicos na Reconfiguração Física e Social da Cidade*. Lisboa, Universidade Lusíada Editora.
- Goodman**, R., Tolley, R. (2003) The decline of everyday walking in the UK: Explanations and policy implications in R Tolley (Ed.) *Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments*. Cambridge, Woodhead Publishing: 70-83.
- Graham**, Stephen e **Marvin**, Simon (2001) *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities*. Londres, Routledge.
- Graham**, Stephen (2009) “When Infrastructure Fails” in Stephen Graham (Ed.) *Disrupt cities - When Infrastructure Fails*. Oxon, Routledge: 1-26.
- Gresillon**, Lucile (1998) “Le Paris qui sent les odeurs du quartier de la Huchete” in Robert Dulau e Jean-Robert Pitte (Dir.) *Geographie des Odeurs*. Paris, Editions Harmatan: 179-209.
- Gros**, Frédéric (2009) *Marcher une Philosophie*. Paris, Champs-Flammarion.
- Gutman**, Robert (1991) “The Street Generation” in Stanford Anderson (Ed.) *On Streets*. Massachusetts, MIT Press: 249-264.
- Hannam**, K; **Sheller**, M; **Urry**, J (2006) “Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings” in *Mobilities*, 1:1-22 (DOI: 10.1080/17450100500489189). [27/02/2009].
- Harris**, Peter, **Lewis**, Jamie e **Adam**, Barbara (2004) “Time, Sustainable Transport and the Politics of Speed” in *World Transport Policy & Practice*, Vol. 10, nº2:5-11. (<http://www.ecologica.co.uk/WTPPabstracts10.html>). [28/01/2012].
- Hart**, T (2001) “Transport and the City” in Ronan Paddison (Ed.) *Handbook of Urban Studies*. Londres, Sage Publication: 102-121.
- Harvey**, David, (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry Into the Origins of Cultural Change*. Cambridge, Basil Blackwell.
- Hassan**, Robert (2005) “Timescapes of the Network Society” in *Fast Capitalism* (http://www.uta.edu/huma/agger/fastcapitalism/1_1/hassan.html) [25/05/2013].
- Hassan**, Robert (2007) “Network Time” in Robert Hassan e Ronald E. Purser (Ed.) *24/7: Time and Temporality in the Network Society*. Stanford, Stanford University Press: 37-61.
- Haughton**, Graham e **Hunter**, Colin (1996) [1994] *Sustainable Cities*. Londres, Atheneum Press.
- Haumont**, Antoine (2006) in “Le droit à la Mobilité: Vers un Cadre Contractuel Renouvelé?” Michel Bonnet e Patrice Aubertel (Dir.), *La Ville Aux Limites de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France: 47-58.
- Herlihy**, David V. (2004) *Bicycle: The History*. Yale University Press.
- Hillman**, Mayer (1993) “One False Move. A study of children’s Independent Mobility: an Overview of the Findings and the Issues they Raise” in Mayer Hillman (Ed.) *Children, transport and quality of life*. Londres, Policy Studies Institute:7-18.

- Hjorthol**, Randi (2008) “Daily Mobility of Men and Women –A Barometer of Gender Equality?” in Tanu Priya Uteng e Tim Cresswell (Ed.) *Gendered Mobilities*. Hampshire, Ashgate: 193-210.
- Honoré**, Carl (2004), *O Movimento Slow*. Lisboa, Estrela Polar.
- Horton**, Dave (2007) “Fear of Cycling” in Dave Horton, Paul Rosen e Peter Cox (Ed) *Cycling and Society*. Hampshire, Ashgate: 133-152.
- Hoskins**, Gareth e **Maddern**, Jo Frances (2011) “Immigration Stations: the regulation and commemoration of Mobility at Angel Island, San Francisco and Ellis Island, New York” in Tim Cresswell e Peter Merriman *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate 151-166.
- Hou**, Jeffrey (2010) “(Not) Your Everyday Public Space” in Jeffrey Hou (Ed.) *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*. Abingdon, Routledge: 1-18. http://dx.doi.org/10.1787/health_glance-2010-en
- Humpel** Nancy; **Marshall**, Alison L.; **Leslie**, Eva; **Bauman**, Adrian; **Owen**, Neville (2004) “Changes in neighborhood walking are related to changes in perceptions of environmental attributes” in *Annals of Behavioral Medicine*, 27(1): 60 -7 (DOI 10.1207/s15324796abm2701_8).
- Illich**, Ivan (1975) [1973] *Énergie et Équité*. Paris, Éditions du Seuil.
- Ingold**, Tim (2004) “Culture on the Ground – The World Perceived Through the Feet” in *Journal of Material Culture* 9(3): 293-313 (DOI:10.1177/1359183504046896).
- Ingold**, Tim e **Vergunst**, Jo Lee (2008) “Introduction” in *Ways of Walking - Ethnography and Practice on Foot*. Hampshire, Ashgate: 1-20.
- Jacobs**, Jane (2000) [1961] *The Death and Life of Great American Cities*. Nova Iorque, Vintage Books.
- Jacques**, Paola Berenstein (2006) “Elogio aos Errantes: A Arte de se Perder na Cidade” in Henri Pierre Jeudi, Paola Berenstein Jacques (Org.) *Corpos e Cenários Urbanos – Territórios urbanos e políticas culturais*. Baia, Editora da Universidade Federal da Bahia: 117-139.
- Janelle**, Donald G. (1968), Central Place Development in a Time-Space Framework in *The Professional Geographer*, Vol. XX, nº 1, January: 5-10 (DOI:10.1111/j.0033-0124.1968.00005.x).
- Janelle**, Donald G. (1973), “Measuring Human Extensibility in a Shrinking World” in *The Journal of Geography*, Vol. 72 , nº 5, May: 8-15 (DOI:10.1080/00221347308981301).
- Jensen**, Ole J. (2009) “Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice” in *Mobilities*, vol. 4, nº1:139-158 (DOI: 10.1080/17450100802658002).
- Jensen**, Ole J. (2010) “Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility” in *Space and Culture* 13: 389-402 (DOI: 10.1177/1206331210374149).
- Jensen**, Ole J. (2013) *Staging Mobilities*. Oxon, Routledge.
- Jodelet**, Denise (1997) “Représentations Sociales: un domaine en expansion” in Denise Jodelet (Ed.) *Les Représentations Sociales*. Paris, Presses Universitaire de France: 31-61.
- Jones**, Linda, **Davis**, Adrian e **Eyers**, Tim (2000) “Young people, transport and risk: comparing access and independent mobility in urban, suburban and rural environments” in *Health Education Journal*; 59; 315-328 (DOI:10.1177/001789690005900405).

- Kärholm, Mattias** (2012) *Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*. Farnham, Ashgate.
- Kasperson, J; Kasperson, R; Pidgeon, N; Slovic, P.** (2003) “The Social Amplification of Risk: Assessing fifteen years of research and theory” in Nick Pidgeon, Roger E. Kasperson and Paul Slovic (Ed.) *The Social Amplification of Risk*, Cambridge, Cambridge University Press: 13-46.
- Kaufmann, Vicent., Jemelin, Christophe** (2004) “La Motilité, une Forme de Capital Permettant D’éviter les Irréversibilités Cocio-spatiales? Espaces et Sociétés Aujourd’hui”, *Colloque de Rennes*, 21-22 Outubro (<http://eso.cnrs.fr/spip.php?article324>) [2/08/2009]
- Kaufmann, Vicente e Widmer, Éric D.** (2005) “L’acquisition de la motilité au sein des familles - État de la Question et Hypothèses de Recherche” in *Espaces et Sociétés* 2005/2 n° 120-121: 199 - 217 (DOI : 10.3917/esp.120.0199).
- Kaufmann, Vincent** (2001) “La Motilité: Une Notion Clé Pour Revisiter L’Urbain?” in Michel Bassand, Vincent Kaufmann e Dominique Joye (Dir.) *Enjeux de la Sociologie Urbaine*. Lausanne, Press Polytechniques et Universitaires Romandes: 87-102.
- Kaufmann, Vincent** (2002) *Re-thinking Mobility – Contemporary Sociology*. Hampshire, Ashgate.
- Kaufmann, Vincent** (2008) *Les Paradoxes de la mobilité, bourger, s’enraciner*. Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Kaufmann, Vincent** (2011) *Rethinking the City: Urban Dynamics and Motility*. Oxford, Routledge: 9- 21.
- Kearns, Robin, Collins, Damian e Bean, Catherine** (2006) “Children’s freedoms and promoting the ‘active city’ in Auckland neighbourhoods” in *Social City -04*: 1-16. (http://www.griffith.edu.au/data/assets/pdf_file/0014/81401/social-city-04-kearns.pdf) [26/08/2011].
- Kellerman, Aharon** (2006) *Personal Mobilities*. Londres, Routledge.
- Kellerman, Aharon** (2012) “Potencial Mobilities” in *Mobilities*, Vol.7, n°1:171-183 (<http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2012.631817>).
- Klein, Olivier** (2004), “Social Perception of Time, Distance and High-Speed Transportation” in *Time & Society*, 13, 2/3 (2004): 245-263 (DOI: 10.1177/0961463X04043504).
- Knowles, Caroline** (2010) ““Mobile sociology”” in *The British Journal of Sociology*, Jan, 61, Suppl 1: 373-379 (DOI: 10.1111/j.1468-4446.2009.01295.x).
- Kostof, Spiro.**(1992) *The City Assembled: the Elements of Urban Form Through History*. Londres, Thames and Hudson.
- Kusenbach, Margarethe** (2003) “Street Phenomenology: The Go-along as Ethnographic Research Tool” in *Ethnography* 4(3):455-85.
- Lash, S e Urry, J.** (1994) *Economies of Signs and Space*. Londres, Sage.
- Lauwe, Paul-Henry Chombart de** (1982) *La Fin des Villes: Mythe ou réalité*. Paris, Calmann-Lévy.
- Le Breton, David** (2000) *Eloge de la Marche*. Paris, Éditions Métailié.
- Le Breton, David** (2012) *Marcher Éloge des Chemins et de la Lenteur*. Paris, Éditions Métailié.

- Le Breton**, Éric, (2006) “Homo Mobilis” in Michel Bonnet e Patrice Aubertel (Dir.), *La Ville aux Limites de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France: 23-29.
- Le Corbusier** (2009) [1992] *Urbanismo*. São Paulo, Martins Fontes
- Lefebvre**, Henri (1970) *La Révolution Urbaine*. Paris, Gallimard.
- Lefebvre**, Henri (1997) [1991] *The Production of Space*. Oxford, Blackwell
- Lefebvre**, Henri (2004a) *Rhythmanalysis*. Londres, Continuum.
- Lefebvre**, Henri (2004b) *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Londres, Athlone.
- Leite**, Rogério Proença (2004) *Contra-usos da cidade: Lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas, Editora da Unicamp.
- Légaré**, Evelyn (2009) *Walking and Cycling International Literature Review – Final Report*. Victoria Department of Transport.
- Levine**, Robert (2006) *A Geography of Time - the Temporal Misadventures of a Social Psychologist, or How Every Culture Keeps Time Just a Little Bit Differently*. Oxford, Oneworld Publications.
- Lévy**, Jacques (2001) “Os Novos Espaços da Mobilidade” in *Geographia*, vol 3, nº 6: (<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>) [10/05/2009].
- Lévy**, Jacques, (2004) “Modèle de mobilité, modèle d’urbanité” in S Allemand, F. Ascher, J. Lévy (Eds), *Les Sens du Movement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Paris, Belin: 157-169.
- Litman**, Todd (2011) *Measuring Transportation - Traffic, Mobility and Accessibility*, Canada (Originalmente publicado em Institute of Transportation Engineers), Vol. 73, No. 10, October 2003: 28-32 (<http://www.vtpi.org/measure.pdf>) [2/03/2011].
- Lofland**, Lyn (1998) *The Public Realm- Exploring the city’s Quintessential Social Territory*. New York, Walter the Gruyter.
- Lopes**, João Teixeira (2008), “Andante, andante: tempo para andar e descobrir o espaço público” in Rogério Proença Leite (Org.), *Cultura e Vida Urbana – Ensaios sobre a Cidade*. São Cristóvão, Editora UFS: 129-144.
- Lorimer**, Hayden (2011) “Walking: New forms and spaces for studies of pedestrianism” in *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate: 19-34.
- Lumsdon**, L, Mitchell, J. (1999) “Walking, Transport, and Health: Do We Have the Right Prescription?” in *Health Promotion International*; 14:271–279 (DOI: 10.1093/heapro/14.3.271).
- Lussault**, Michel (2004) “La Mobilité Comme Événement” in S Allemand, F. Ascher, J. Lévy (Eds), *Les Sens du Movement: Modernité et Mobilités dans les Sociétés Urbaines Contemporaines*. Paris, Belin:109-116.
- Lynch**, Kevin (2007) *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa, Edições 70.
- Lynch**, Kevin, (2008) *A Imagem da Cidade*, Lisboa. Edições 70.
- Madanipour**, Ali (2005) *Public and Private Spaces of the City*. Londres, Routledge.

- Marques**, A H Oliveira (1980) [1971] *A Primeira República Portuguesa*. Lisboa, Livros Horizonte.
- Marques**, Teresa Sá (2005) “Sistema Urbano e Territórios em transformação” in Carlos Alberto Medeiros (Diretor) in *Geografia de Portugal – Sociedade, Paisagens e Cidades*. Rio de Mouro, Círculo de Leitores, Vol. 2: 191-210.
- Marshall**, Alexander (2003) *How Cities Work – Suburbs, Sprawl, and the Roads not Taken*. Austin, University of Texas Press.
- Martins**, George (1999) “Hyperautomobility and its Sociomaterial Impacts” in *Centre of Environmental Strategy Working Paper 02/99* (http://www.surrey.ac.uk/ces/files/pdf/0299_WP_Hyperautomobility.pdf [7/06/2011]).
- Martucelli**, Danilo (2004) “Les revers de la mobilité généraliséein” in S Allemand, F. Ascher, J. Lévy (Eds), *Les Sens du mouvement: Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris, Belin: 99-108.
- Massey**, Doreen (1993) “A Global Sense of Place” in Ann Gray e Jim McGuigan (Ed.), *Studing Culture: an Introductory Reader*. Londres, Edward Arnold: 232-242.
- Massey**, Doreen (2002) “Living in Wythenshawe” in Borden, Kerr e Rendell (Ed) *The Unknown city- Contesting Architecture and Social Space*. Londres, MIT Pres: 458-475.
- Matthews**, H. (2003), “The Street as a Liminal space: The barbed Spaces of Childhood” in Christensen, Pia e O'Brien, Margaret (Eds) *Children in the City: Home, Neighbourhood and Community*. Londres, Routledge Falmer.
- Mauss**, M. (1973) “Techniques of the Body” in *Economy and Society* 2 (1):70-88.
- McLuhan**, (1965) *Understanding Media: the Extensions of Man*. Nova Iorque, McGraw-Hill.
- Menezes**, José Teles de e **Farinha**, João Muralha (1983) *O Papel das Áreas Pedonais na Renovação Urbana*. Lisboa, Laboratório Nacional de Engenharia Civil.
- Mercier**, Sebastien (1781) *Tableau des Paris*. A Hambourg chez Virchaux and Compagnie, Libraires, Tome Premier in Open Library.
- Merlin**, Pierre (1994) *La Croissance Urbaine*. Paris, Presses Universitaires de France
- Merriman**, Peter (2004) “Driving Places Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England’s M1 Motorway” in *Theory, Culture & Society*, October 2004, vol. 21, n°. 4-5: 145-167 (DOI:10.1177/0263276404046065).
- Merriman**, Peter (2007) *Driving Spaces – A Cultural-historical Geography of England’s M1 Motorway*. Malden, Blackwell Publishing.
- Merriman**, Peter (2011) “Roads: Lawrence Halprin, Modern Dance and the American Freeway Landscape” in Tim Cresswell e Peter Merriman *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate: 99-119.
- Milakis**, Dimitris (2011) “Exploring the Direct and Indirect Effects of Urban Form on Travel Choices - The Case of Athens, Greece” in *International Journal of Sustainable Development*, vol. 14, n° 1/2:16-29 (DOI: 10.1504/IJSD.2011.039635).

- Ministry Of Transport** (1963) *Traffic in Towns: A study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas. Reports of the Steering Group and Working Group Appointed by the Minister of Transport.* Londres, HMSO.
- Mitchell**, William J. (1999) *City of Bits: Space, Place, and the Infobahn.* Cambridge, Mass: MIT Press.
- Mokhtarian**, P. L; Salomon, I. (2001) "How Derived is the Demand for Travel? Some Conceptual and Measurement Considerations" in *Transportation Research Part A* 35: 695-719 (DOI: 10.1016/S0965-8564(00)00013-6).
- Monheim**, Rolf (1979) "De la Calle a la Ciudad para Peatones" in Paulhans Peters (Ed.) *La Ciudad Peatonal.* Barcelona, Editorial Gustavo Gili:11-31.
- Montulet**, Bertrand e **Kaufmann**, Vincent (2004) *Mobilités spatiales et fluidités sociales* in Bertrand Montulet e Vincent Kaufmann, (Dir.) *Mobilités, fluidités...libertés?.* Bruxelles, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis: 9-21.
- Muhrad**, Nicole (2010) "The Past and the Future of Pedestrian Comfort and Safety in Europe" in Manuel João Ramos e Mário J. Alves (Ed.) *The Walker and the City.* Lisboa, ACA-M: 73-97.
- Mumford**, Lewis (1964) "The Highway and the City" in *The Highway and the City.* Nova Iorque, The New American Library: 244-256.
- Murray**, Lesley (2008) "Motherhood,Risk and Everyday Mobilities" in Tanu Priya Uteng e Tim Cresswell (Ed.) *Gendered Mobilities.* Hampshire, Ashgate: 47-64.
- Murray**, Warwick E. (2006) *Geographies of Globalization.* Nova Iorque, Routledge.
- Næss**, Petter (2008) "Gender Differences in the Influences of Urban Structure on Daily Travel" in Tanu Priya Uteng e Tim Cresswell (Ed.) *Gendered Mobilities,* Hampshire, Ashgate: 173-192.
- Newman**, Peter and **Kenworthy**, Jeffrey (2006) "Urban Design to Reduce Automobile Dependence" in *Opolis: An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*, Vol. 2, No. 1, Article 3 (<http://repositories.cdlib.org/cssd/opolis/vol2/iss1/art3>). [12/01/2012]
- Nicholson**, Geoff (2010) *The Lost Art of Walking.* Essex, Harbour Books.
- Norton**, Peter D (2008) *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City.* Massachusetts, Massachusetts Institute of Technology.
- O'Brien**, M.; **Jones**, D., **Sloan**, D.; **Rustin**, M. (2000) "Children's Independent Mobility in the Urban Public Realm" in *Childhood*, 7:257-277 (DOI:10.1177/0907568200007003002) [27/04/2009].
- Ohnmacht**, T; **Maksim**, H; **Bergman**, M (2009) "Mobilities and inequality – Making connections" in Ohnmacht, T; Maksim, H; Bergman, M (Eds) *Mobilities and Inequality.* Aldershot, Ashgate: 7-26.
- Orfeuill**, Jean-Pierre (2006) "Déplacements et inégalités – Le mobilité comme nouvelle question sociale" (Texto apresentado em: Journée d'étude "Faire société en France et en Europe au XXI^{ème} siècle", 25 de avril 2006 au Sénat) (http://urbanisme.u-pec.fr/servle/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1187960028326&ID_FICHE=139963) [29/04/2009].

- Owen**, Neville, **Humpel**, Nancy, **Leslie**, Eva, **Bauman**, Adrian, **Sallis**, James F., (2004) “Understanding Environmental Influences on Walking Review and Research Agenda” in *American Journal of Preventive Medicine*, 27(1):67-76 (DOI:10.1016/j.amepre.2004.03.006).
- Pais**, José Machado (2002) *Sociologia da Vida Quotidiana: Teorias, métodos e estudos de caso*. Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Pais**, José Machado (2010), *Lufa-lufa Quotidiano: Ensaios sobre a Cidade, Cultura e Vida Urbana*. Lisboa, ICS.
- Parkins**, Wendy, **Craig**, Geoffrey, (2006) *Slow Living*. Oxford, Berg.
- Peters**, Peter Frank (2006) *Time, Innovation and Mobilities – Travel in Technological Cultures*. Londres, Routledge.
- Pikora**, Terri, **Giles-Corti**, Billie, **Bull**, Fiona, **Jamrozik**, Konrad, **Donovan**, Rob (2002) “Developing a Framework for Assessment of the Environmental Determinants of Walking and Cycling” in *Social Science & Medicine*, 56: 1693–1703 ([http://dx.doi.org/10.1016/S0277-9536\(02\)00163-6](http://dx.doi.org/10.1016/S0277-9536(02)00163-6)).
- Pinder**, David (2011) “Cities: Moving, Plugging in, Floating, Dissolving in Tim Cresswell e Peter Merriman (Ed.) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Ashgate: 167-189.
- Pooley**, Collin; **Turnbull**, Jean; **Adams**, Mag (2005) *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Hampshire, Ashgate: 1-11.
- Portas**, Nuno (2006) “Vistas de Cima, Vistas do Chão” in Álvaro Domingues (Coord.) *Cidade e Democracia – 30 anos de Transformação Urbana em Portugal*. Lisboa, Argumentum: 362-371.
- Portas**, Nuno, **Domingues**, Álvaro, **Cabral**, João (2003) *Políticas Urbanas – Tendências, Estratégias e Oportunidades*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Putnam**, R (2001), *Bowling Alone*. Nova Iorque, Simon and Schuster.
- Redshaw**, Sarah (2008), *In the Company of Cars- Driving as a Social and Cultural Practice*. Hampshire, Ashgate.
- Relph**, Edward (1987) *A Paisagem Urbana Moderna*. Lisboa, Edições 70.
- Remy**, Jean e **Voyé**, Liliane (1994), *A Cidade: Rumo a uma Nova Definição?*. Porto, Edições Afrontamento.
- Rivlin**, Leanne G. (2007) “Found Spaces: Freedom of Choice in Public Life” in Káren A. Franck and Quentin Stevens (Coord.) *Loose Space – Possibility and Diversity in Urban Life*. Oxon, Routledge: 38-53.
- Robert**, Jean (1989) "Speed" as a state of altered perceptions” in <http://www.pudel.uni-bremen.de/pdf/ACCUSTOM.pdf> [27/03/2013].
- Rodrigues**, Luís (2011) “Tocapé, Reflexões sobre a mobilidade casa-escola”. Documento apresentado no Seminário internacional decorrido a 6 de Maio de 2011 no Barreiro no âmbito do projecto “A pé para a escola” (<http://www.cm-barreiro.pt/NR/rdonlyres/24A25236-0996-4809-B35D-270C58541C71/65996/LuisPauloRodrigues.pdf>). [7/04/2013].

- Rosa**, Hartmut (2010) “Full Speed Burnout? From the Pleasures of the Motorcycle to the Bleakness of the Treadmill: The Dual Face of Social Acceleration” in Volume 6, Issue 1 (http://ijms.nova.edu/Spring2010/IJMS_Artcl.Rosa.html) [5/04/2013].
- Rosenbaum**, Martin (1993) “Independent mobility and Children’s Rights” in Mayer Hillman (Ed.) *Children, Transport and Quality of Life*. Londres, Policy Studies Institute: 19-27.
- Rykwert**, Joseph (1991) “The Street: The Use of Its History” in Stanford Anderson (Ed.) *On Streets*. Massachusetts, MIT Press: 15-28.
- Saelens**, Brian E. e Handy, Susan L. (2008), “Built Environment Correlates of Walking: A Review” in *Medicine & Science in Sports & Exercise*, July; 40 (7 Suppl): 550-566 (DOI: 10.1249/MSS.0b013e31817c67a4.).
- Salgeiro**, Teresa (1999) [1992] *A Cidade Em Portugal – Uma Geografia Urbana*. Porto, Edições Afrontamento.
- Salgueiro**, Teresa (2001) *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Oeiras, Celta Editora.
- Sansot**, Pierre (1988), *Poétique de la Ville*. Paris, Meridiens Klincksieck.
- Santos**, Ana (2011) *Volta a Portugal em Bicicleta – Territórios, Narrativas e Identidades*. Lisboa, Mundos Sociais.
- Santos**, Boaventura de Sousa (1997) “Por uma Concepção Multicultural de Direitos Humanos” in *Revista Critica de Ciências Sociais*, nº 48: 11-32.
- Santos**, Milton (2006) [4ª Edição] *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.
- Santos**, Paulo Guerra dos (2009) *Contribuição do modo BICI na Gestão da Mobilidade Urbana*. Dissertação de Mestrado, IST (policopiado).
- Saraiva**, Tiago (2008) “Cidadão cyborg – Urbanismo cyborg” in Manuel Villaverde Cabral, Filipe Carreira da Silva, Tiago Saraiva (Orgs) *Cidade e Cidadania – Governança Urbana e Participação Cidadã em Perspectiva Comparada*. Lisboa, Imprensa Ciências Sociais: 107-128.
- Scheiner**, Joachim e **Holz-Rau**, Christian (2007) “Travel Mode Choice: Affected by Objective or Subjective Determinants?” in *Transportation*, Vol. 34, Issue 4: 487-511 (DOI 10.1007/s11116-007-9112-1).
- Schelle**, Karl Gottlob (2008) *A Arte de Passear*. Mem Martins, Publicações Europa América.
- Schwanen**, Tim; **Dijst**, Martin e **Dieleman**, Frans M. (2005) “The Relationship between Land Use and Travel Patterns: Variations by Household Type” in Kate Williams (Ed.) *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*. Hampshire, Ashgate: 17-41.
- Seamon**, David (1979) *A Geography of the Lifeworld- Movement, Rest and Encounter*. Londres, Croom Helm.
- Seamon**, David (2007) “Interconnections, Relationships, and Environmental Wholes: A Phenomenological Ecology of Natural and Built Worlds” in Daniel J. Martino (Ed.), *Renew the Face of the Earth: Phenomenology and Ecology*. Pittsburgh, Duquesne University Press.
- Sennett**, Richard (1978) *The Fall of public Man: on the Social Psychology of Capitalism*. Nova Iorque, Vintage Books.

- Sennett**, Richard (1990) *The Conscience of the Eye: the Design and Social Life of Cities*. New York, W. W. Norton & Company.
- Shaheen**, S., **Guzman**, S. e **Zhang**, H. (2010) “Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia” in *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143, 159–167. (DOI: 10.3141/2143-20).
- Shaw**, **Jenny** (2001) “‘Winning Territory’ - Changing place to Change Pace” in Jon May, e Nigel Thrift, (Ed) *Timespace – Geographies of Temporality*, New York, Routledge: 120-131.
- Shay**, Elizabeth, **Spoon**, Steven C. e **Khattak**, Asad J., (2003) *Walkable Environments and Walking Activity*. Carolina Transportation Program, University of North Carolina at Chapel Hill.
- Sheller**, Mimi (2000) “The Mechanisms of Mobility and Liquidity: Re-thinking the Movement in Social Movements” in <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/soc076ms.html> [7/11/2008].
- Sheller**, Mimi (2004) “Automotive Emotions: Feeling the Car” in *Theory Culture Society* 21 (4/5): 221-242 (DOI: 10.1177/0263276404046068).
- Sheller**, Mimi (2011) “Mobility” in *Sociopedia.isa*: 1-12 (www.sagepubnet/isa/resources/pdf/Mobility.pdf). [17/12/2012].
- Sheller**, Mimi e **Urry**, John (2000) “The city and the Car” in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737-57 (DOI:10.1111/1468-2427.00276).
- Sheller**, Mimi e **Urry**, John (2003) “Mobile Transformations of “Public” and “Private” Life” in *Theory, Culture & Society* Vol. 20(3): 107–125. (DOI: 10.1177/02632764030203007).
- Sheller**, Mimi e **Urry**, John (2006) “The New Mobilities Paradigma” in *Environment and Planning, A*, 38: 207-26 (DOI: 10.1068/a37268).
- Short**, John R. (1991) “Cities as if Only Some People Matter” in *The Humane City - Cities as if Only Some People Matter*. Oxford, Basil Blackwell: 55-69.
- Shove**, E (2002) “Rushing Around: Coordination, Mobility and Inequality” in <http://comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Shove-Rushing-Around.pdf>. [7/11/2008].
- Silva**, Fernando Nunes da (2004) “Políticas Urbanas para uma Mobilidade Sustentável: Do Diagnóstico às Propostas” in *GeoINova*, 10:157-173.
- Silva, Raquel Henriques da (1997) *Lisboa Romântica: Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874*. [Texto policopiado].
- Simmel**, G (2001) “A Metrópole e a Vida do Espírito” in Fortuna, C. (Org.), *Cidade, Cultura e Globalização*. Oeiras, Celta Editora.
- Simpson**, Clare S. (2007) “Capitalising on Curiosity: Women’s Professional Cycle Racing in the Late-Nineteenth Century in Dave Horton, Paul Rosen e Peter Cox (Ed) *Cycling and Society*. Surrey, Ashgate: 47-66.
- Skeates**, Richard (1997) “The Infinite City”, in *City* 8: 5-20.
- Sobral**, Ricardo (2007). *A bicicleta na Cidade de Lisboa: Contribuições para a Implementação e Promoção do Uso da Bicicleta como Meio de Transporte Urbano*, Relatório de Estágio Profissionalizante. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (Policopiado).

- Soja**, Edward e **Kanai**, Miguel (2007) “The Urbanization of the World”, in Burdett Richy e Deyan Sudjic (ed.), *The Endless City. Londres, Phaidon Press: 54-69.*
- Solnit**, Rebecca (2002) *Wanderlust – A history of Walking.* Londres, Verso.
- Sorkin**, Michael, ed. (2000). *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space.* Nova Iorque, Hill & Wang.
- Sorokin**, Pitirim A. e **Merton**, Robert K. (1937) “Social Time: A Methodological and Functional Analysis” in *American Journal of Sociology*, Vol. 42, Issue 5: 615-629 (<http://links.jstor.org/sici?sici=00029602%28193703%2942%3A5%3C615%3ASTAMAF%3E2.0.CO%3B2-1>). [10/01/2013].
- Southworth**, Michael e **Ben-Joseph**, Eran (2003) *Streets and the Shaping the of Towns and Cities.* Washington, Island Press.
- Steg**, Linda (2005) “Car use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use” *Transportation Research Part A*, 39:147–162 (DOI:10.1016/j.tra.2004.07.001) [7/11/2008].
- Stein**, Jeremy (2001) “Reflections on Time, Time-Space Compression and Technology in Nineteenth Century” in Jon May, e Nigel Thrift, (Ed) *Timespace – Geographies of Temporality.* New York, Routledge: 106-119.
- Stradling**, Stephen G (2002), *Persuading People Out Of Their Cars.* Napier University Professorial Lecture, Edinburgh: Napier University (<http://www.its.leeds.ac.uk/projects/MobileNetwork/downloads/StradlingESRCMobNetPleasureDec02.doc>.) [16/11/2008]
- Strohmayer**, Ulf (2011) “Bridges: Different Conditions of Mobile Possibilities” in Tim Cresswell e Peter Merriman *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects.* Farnham, Ashgate: 119-133.
- Thompson**, E. P. (1967) “Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism” in *Past and Presente*, nº 38 (1): 56-97 (DOI:10.1093/past/38.1.56). [8/03/2012].
- Thomsen**, Thyra Uth (2005) “Parents’ Construction of Traffic Safety: Children’s Independent Mobility an Risk? In Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen and Henrik Gudmundsson (Ed.) *Social Perspectives on Mobility.* Aldershot, Ashgate: 11-28.
- Thoreau**, David (1995) *Walden, Or, Life in the Woods.* Nova Iorque, Dover Publications.
- Thorns**, David C. (2002) *The Transformation of Cities – Urban Theory and Urban Cities.* Nova Iorque, Palgrave Macmillan: 178-202.
- Thrift**, Nigel (2004a) “Driving in the city” in *Theory, Culture & Society*, vol. 21: 41-59 (DOI:10.1177/0263276404046060).
- Thrift**, Nigel (2004b) “Inhuman Geographies: Landscapes of speed, light and power” in Steohen Graham (Ed) *The Cybercities Reader.* Nova Iorque, Routledge: 39-43
- Tomlinson**, John (2007) *The Culture of Speed: The Coming of Immediacy.* Londres, Sage.
- Tuan**, Yi-Fu (2002), *Space and Place – The Perspective of Experience.* Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Turner**, Bryan S. (2007) “The Enclave Society: Towards a Sociology of Immobility” in *European Journal of Social Theory* 10(2): 287–303 (DOI: 10.1177/1368431007077807).

- Urry, John** (2000b) “Mobile sociology” *British Journal of Sociology*, Vol. 51, Issue nº. 1 (January/March 2000): 185–203 (DOI: 10.1111/j.1468-4446.2000.00185.x).
- Urry, John** (2002) ‘Mobility and Proximity’, *Sociology*, 36: 255-74 (DOI: 10.1177/0038038502036002002).
- Urry, John** (2004) “The ‘System’ of Automobility” in *Theory Culture & Society*, vol.21 (4/5): 25-39 (DOI: 10.1177/0263276404046059).
- Urry, John** (2007) *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Van den Berg; L, Drewett, R; Klaassen, L H; Rossi, A; Vijverberg, C H T** (1982) *Urban Europe: A study of Growth and Decline*. Oxford, PergamonPress, vol 1.
- Van Exel, Nicolaas e Rietveld, Piet** (2010) “Perceptions of public transport travel time and their effect on choice-sets among car drivers” in *Journal of Transport and Land Use* 2 (3/4): 75–86 (DOI: <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.v2i3.15>).
- Van Exel, Nicolaas e Rietveld, Piet** (2011) “I Can Do Perfectly Well Without a Car!” An Exploration of Stated Preferences for Middle-Distance Travel” in *Transportation*, 38: 383–407 (DOI 10.1007/s11116-010-9315-8)?
- Virilio, Paul** (1984) *L'horizon Négatif: Essai de Dromoscopie*. Paris, Galilée.
- Virilio, Paul** (1993) *A Inércia Polar*. Lisboa, Dom Quixote.
- Virilio, Paul** (2000) *A Velocidade da Libertação*. Lisboa, Relógio d'Água.
- Warf, Barney** (2008) *Time-Space Compression - Historical Geographies*. Oxon, Routledge.
- Waters, Malcom** (1999) *Globalização*. Oeiras, Celta Editora.
- Whyte, W** (2001) [1980] *The Social Life of Small Urban Spaces*. Nova Iorque, Project for Public Spaces.
- Whyte, W** (2009) [1988] *City-Rediscovering the Center*. Filadélfia, University of Pennsylvania Press.
- Wiel, Marc** (2002) “La Mobilite Dessine la Ville” (Conferência apresentada no Séminaire du Corps des Architects Conseils, Outubro 2002) (<http://alquezar2003.free.fr/marcwiel/Marc%20Wiel%20-%20La%20mobilite%20dessine%20la%20ville.pdf>). [8/03/2012].
- Wiel, Marc** (2003) “Quelle Place Donner a la maitrise de la vitesse automobile en ville” (texto apresentado no XXXIXème Colloque de l’Association de Science Regionale de Langue Française: Concentration et Ségrégation, Dynamiques et Inscriptions Territoriales) (<http://alquezar2003.free.fr/marcwiel/Marc%20Wiel%20-%20Concentration%20et%20segregation.pdf>) [8/03/2012].
- Wiel, Marc** (2005) “Les Gagnants et les perdants de la transition Urbaine” (artigo publicado na obra «Les nouvelles frontières de l’économie urbaine» coordenado por Claude Lacour, Evelyne Perrin, Nicole Roussier e editado em 2005 pela Edition de L’Aube) (<http://alquezar2003.free.fr/marcwiel/Marc%20Wiel%20-%20Gagnants%20et%20perdants%20transition%20urbaine.pdf>) [8/03/2012].

Williams, Kate (2005) “Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport: An Introduction” in Kate Williams (Ed.) *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*. Hampshire, Ashgate: 1-13.

Yue, Charlotte e Yue, David (1997) *Shoes: Their History in Words and Pictures*. New York, Houghton Mifflin Harcourt.

Documentos e Fontes

ACA-M/APSI Carta Municipal dos direitos do peão in http://www.aca-m.org/w/images/f/ff/Carta_municipal_de_direitos_dos_peoes.pdf. [26/06/2012].

Aalborg + 10 - inspiring futures (2004) in http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/content/JOIN/finaldraftaalborgcommitments_01.pdf [26/06/2012].

ACEA – European Automobile Manufacturers Association (2014) Press Embargo: 8.00 (7.00 A.M. GMT), December 16, 2014 (www.acea.be/uploads/press_releases_files/20141206_PRPC_1411_Final_corrected.pdf) [05/01/2015].

Agência Portuguesa do Ambiente (2008) *Estratégia Nacional para o desenvolvimento sustentável-ENDS 2015*. APA.

Agência Portuguesa do Ambiente, (2010) *Projecto Mobilidade Sustentável - Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*. Volume II; APA, Amadora.

Agência Portuguesa do Ambiente (2011) *Síntese de resultados da Campanha SEM/DESC 2010*. APA.

AICEP Portugal Global (2011) “Indústria Portuguesa de bicicletas, Sector e Exportações em Crescimento” in *Portugal Global, Dezembro 2011*, AICEP Portugal Global, EP: 6-14 (<http://www.revista.portugalglobal.pt/AICEP/PortugalGlobal/Revista40/>). [6/05/2013].

ANECRA “Evolução de vendas acumuladas desde 1992” in <http://www.anecra.pt/gabecono/pdf/Agraf1993.pdf>. [09/01/2015].

Associação Automóvel de Portugal (2008) *O comércio e a indústria automóvel em Portugal*, Lisboa, ACAP (http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioGeral/Estatisticas/Sectorautomovel/Documents/CIAutomovel2008_ACAP.pdf) [6/05/2013].

Associação Automóvel de Portugal (2014) *Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2013*, Lisboa, ACAP (<http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html>) [05/01/2015].

Associação Automóvel de Portugal “Venda de Veículos Automóveis em Portugal” in <http://www.autoinforma.pt/vendas-de-veiculos-automoveis-em-portugal.html?MIT=1> [05/01/2015].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária/ Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) *Sinistralidade Rodoviária – Ano de 2007 – Relatório anual*. OSR (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=%2bdhvYCYxKpk%3d&tabid=103&mid=722&language=pt-PT>) [6/05/2013].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária/ Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) Sinistralidade Rodoviária – Ano de 2008 – Relatório anual. OSR. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=xQGVgZV8HfA%3d&tabid=247&mid=809&language=pt-PT>) [6/05/2013].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária/ Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) Sinistralidade Rodoviária – Ano de 2009 – Relatório anual. OSR. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=Skc1ap20jiA%3d&tabid=273&mid=775&language=pt-PT>) [6/05/2013].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária/ Observatório de Segurança Rodoviária (2013) Sinistralidade Rodoviária/Vítimas no local - ano de 2012. OSR. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=szAd34aelrU%3d&tabid=402&mid=1338&language=pt-PT>) [6/05/2013].

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária/ Observatório de Segurança Rodoviária (2014) Vítimas a 30 dias. Ano 2013, OSR. (<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2013/Relat%C3%B3rio%20Anual-%20V%C3%ADtimas%20a%2030%20dias/Relat%C3%B3rio%20Nacional%20Anual%202013-%20V%C3%ADtimas%20a%2030%20dias.pdf>) [05/01/2015].

Buttner, J. et al. (2011) Optimising bike sharing in European cities: A handbook. Intelligent Energy Europe program (IEE).

Câmara Municipal de Águeda (2011) Roda para a Sustentabilidade. Documento apresentado no congresso decorrido em Mérida nos dias 21 e 22 de Setembro de 2011, sob o tema da “Mobilidade sustentável em cidades médias” organizado pelo município de Mérida, Universidad de Extremadura e pela Rede CIUMED (<http://www.cm-santarem.pt/ordenamento/projectos/Documents/4.%C2%BA%20Congresso%20Internacional%20da%20Rede%20CIUMED/MUNIC%C3%8DPIO%20DE%20C3%81GUEDA%20-%20Roda%20para%20a%20Sustentabilidade.pdf>) [30/07/2013].

Câmara Municipal de Lisboa (2008) Manual do Pedibus. CML.

Câmara Municipal de Lisboa (2013) Plano de Acessibilidade Pedonal. CML, voll a 5 (http://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/plano_acessibilidade_vol_1_objetivo?e=6409185/4198012) [13/02/2014].

Câmara Municipal de Lisboa, Acta em minuta da reunião de 10 de Abril de 2013 ([http://www.cm-lisboa.pt/municipio/camara-municipal/reunioes-da-camara/arquivo?searchword=&von_tag=&von_monat=&von_jahr=&bis_tag=&bis_monat=&bis_jahr=&categoryMount=517&tx_damfrontend_pi1\[pointer\]=0&tx_damfrontend_pi1\[treeID\]=13617](http://www.cm-lisboa.pt/municipio/camara-municipal/reunioes-da-camara/arquivo?searchword=&von_tag=&von_monat=&von_jahr=&bis_tag=&bis_monat=&bis_jahr=&categoryMount=517&tx_damfrontend_pi1[pointer]=0&tx_damfrontend_pi1[treeID]=13617)) [13/02/2014].

Câmara Municipal de Lisboa/Direcção Geral de Protecção Civil, Segurança e Tráfego (2011) Relatório de Progresso Verdinhos. CML, 09/02/2011 [13/02/2014].

Carris “Indicadores de atividade” in <http://www.carris.pt/pt/indicadores-de-atividade/> [24/01/2015].

Carris (2013) Relatório e contas 2012, Lisboa, Carris, TL (<http://www.carris.pt/pt/press-kit/>) [9/01/2014].

Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability (Aalborg Charter) (1994), http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/aalborg_charter.pdf [26/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (1990) *Green Paper on the urban environment-communication from the Commission to the Council and Parliament*. COM(90) 218 final (http://ec.europa.eu/green-papers/pdf/urban_environment_green_paper_com_90_218final_en.pdf) [25/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (1992) *Green Paper on The Impact of Transport on the Environment – a Community Strategy for Sustainable Mobility*. Brussels, CCE, COM (92) 46 final (http://aei.pitt.edu/1235/1/transport_environment_gp_cOM_92_46.pdf) [25/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (2006) Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa a uma estratégia temática sobre ambiente urbano. [COM(2005) 718 final] (http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_pt.pdf) [26/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (2006) *Manter a Europa em movimento - Mobilidade Sustentável para o nosso Continente – Revisão Intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes*. [COM(2006) 314 final] (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:PT:PDF>) [23/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (2007) *Livro Branco sobre uma estratégia para a Europa em matéria de problemas de saúde ligados à nutrição, ao excesso de peso e à obesidade*. Bruxelas, [COM(2007) 279 final] (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0279:FIN:PT:PDF>) [26/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (2007) *Livro Verde – Por uma Nova Cultura da Mobilidade*. Bruxelas, CCE, COM (2007) 551 final (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/pt/com/2007/com2007_0551pt01.pdf) [23/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias (2009) *Plano de Acção para a Mobilidade Urbana*. Bruxelas, CCE, COM(2009) 490 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:PT:PDF>) [25/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias, (1995) *Livro Verde A rede dos cidadãos - Explorar o potencial do transporte público na Europa*. Bruxelas, CCE, COM(95)601 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0601:FIN:PT:PDF>) [21/06/2012].

Comissão das Comunidades Europeias, *Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes - “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”*. COM(2001) 370 final (http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_pt.pdf). [26/06/2012].

Comissão Europeia (1996), *Cidades Europeias Sustentáveis – Relatório do grupo de peritos sobre o ambiente urbano*. Bruxelas, CE (<http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/rport-pt.pdf>) [26/06/2012].

Comissão Europeia (2000) *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*. Luxemburgo, CE – Direcção Geral do Ambiente [22/06/2012].

Comissão Europeia (2003) *A call for smarter urban vehicle access regulations*. Bruxelas, CE, SWD(2013) 526 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0526:FIN:EN:PDF>) [21/06/2012].

Comissão Europeia (Maio 2007) *Attitudes on Issues Related to EU Transport Policy*, Flash EB nº 206b, The Gallup Organization (http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_206b_en.pdf) [08/06/2009].

Comissão Europeia (2010) *Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020 – Compromisso renovado a favor de uma Europa sem barreiras*. Bruxelas, CE, COM (2010) 636 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0636:FIN:PT:PDF>) [06/07/2012].

Comissão Europeia, (2010) *Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020*. Brussels, EC, COM (2010) 389 final (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf) [22/06/2012].

Comissão Europeia (2011) *Livro Branco - Transportes 2050 Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*. COM (2011) 144 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF>) [27/06/2012].

Comissão Europeia (2011) *Future of Transport- Analytical report*. Flash EB Nº 312, The Gallup Organization (http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf) [05/02/2013].

Comissão Europeia (2012) *EU Transport in Figures- Statistical Pocketbook 2012*, Bruxelas, EU (<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>) [05/02/2013].

Comissão Europeia (2013) *A call to action on Urban Logistics*. Bruxelas, CE, SWD(2013) 524 final, ([http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)524-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)524-communication.pdf)) [22/06/2012].

Comissão Europeia (2013) *Annex - A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans*. Bruxelas, CE, COM(2013) 913 final ([http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_en.pdf)) [29/12/2013].

Comissão Europeia (2013) *Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*. Bruxelas, CE, SWD(2013) 527 final (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0527:FIN:EN:PDF>) [29/12/2013].

Comissão Europeia (2013) *Targeted action on urban road safety*. Bruxelas, CE, SWD(2013) 525 final ([http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd\(2013\)525-communication.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)525-communication.pdf)) [29/12/2013].

Comissão Europeia (2013) *Together Towards Competitive and Resource-Efficient Urban Mobility*. Bruxelas, CE, COM (2013) 913 final ([http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913_en.pdf)) [29/12/2013].

Comissão Europeia (2013) Comunicados de Imprensa “ A Comissão aprova uma subvenção de 4 milhões de euros para promover a mobilidade urbana sustentável. Bruxelas, 30 de Setembro de 2013 [IP/13/883] (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-883_pt.htm) [29/12/2013].

Comissão Europeia / Agência Europeia do Ambiente, (2006) *Urban sprawl in Europe*. EEA Report No 10/2006, Luxembourg, CE (http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10) [07/06/2009].

Comissão Europeia (2014a) “Sport and Physical Activity” *Special Eurobarometer 412*, CE (DOI 10.2766/73002) [12/05/2014].

Comissão Europeia (2014b) “European Road Fatalities” in http://www.ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf [24/01/2015].

Comissão Europeia (2014c) “Fatalities at 30 days in EU countries” in http://www.ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2012_user.pdf [24/01/2015].

COLIBI / COLIPED (2012) European Bicycle Market - 2012 edition – Industry & Market Profile - (2011 statistics), Brussels, COLIBI-COLIPED (<http://www.coliped.com/docs/issuu/European%20Bicycle%20Market%20&%20Industry%20Profile%20-%20Edition%202012.pdf>) [31/12/2013].

Direcção Geral de Transportes Terrestres (2000) *Mobilidade e Transportes na área Metropolitana de Lisboa- 2000*, Lisboa. DGTT / DTL (http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/BibliotecaeArquivo/RepertorioIMTTanteriora2008/Estudos/Documents/Mobilidade_na_AML.pdf) [09/10/2009].

Direcção Geral de Transportes Terrestres / INE (2002) *Inquérito à Mobilidade da População Residente-2000*. Porto, INE [09/10/2009].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (2005) *Sinistralidade Rodoviária 2004. Elementos Estatísticos*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=yVJLohrvmo%3d&tabid=106&mid=439&language=pt-PT>) [3/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (2006) *Sinistralidade Rodoviária 2005 – Elementos Estatísticos*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=Mp%2bwdCvEH%2bI%3d&tabid=105&mid=438&language=pt-PT>) [7/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (2007) *Sinistralidade Rodoviária 2006. Elementos Estatísticos*. (<http://www.ansr.pt/.LinkClick.aspx?fileticket=.kqCjYj4CMFJo%3d&tabid=.104&mid=.437&language=.pt-PT>) [6/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) *Relatório de 2000 – Elementos Estatísticos – Continente*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=IROPUSXhadE%3d&tabid=110&mid=443&language=pt-PT>) [03/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) *Sinistralidade Rodoviária 2001 – Elementos Estatísticos*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=P%2bjEG74oNdi%3d&tabid=109&mid=442&language=pt-PT>) [05/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) *Sinistralidade Rodoviária 2002 – Elementos Estatísticos* (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=8n3P%2b7g6WK4%3d&tabid=108&mid=441&language=pt-PT>) [05/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária (S/D) *Sinistralidade Rodoviária 2003-Elementos Estatísticos*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=FrXMw2XrY0U%3d&tabid=107&mid=440&language=pt-PT>) [03/05/2013].

Direcção Geral de Viação /Observatório da Segurança Rodoviária, (S/D) *Relatório Anual 1999*. (<http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=FQ52MKdGJCY%3d&tabid=111&mid=444&language=pt-PT>) [04/05/2013].

European Environment Agency (1995) *Europe’s environment- The Dobris Assessment*. (<http://reports.eea.europa.eu/92-826-5409-5>) [16/07/2012].

- European Environment Agency** (1998) *Europe's Environment: The Second Assessment*. Copenhagen, EEA (<http://reports.eea.europa.eu/92-828-3351-8>) [16/07/2012].
- European Environment Agency** (2003) *Europe's environment: the third assessment*. Copenhagen, EEA (http://reports.eea.europa.eu/environmental_assessment_report_2003_10) [16/07/2012].
- European Environment Agency** (2007) *Europe's environment: the fourth assessment*. Copenhagen, EEA (<http://www.eea.europa.eu/pan-european/fourth-assessment>) [16/07/2012].
- European Environment Agency** (2011) *Europe's environment: an assessment of assessments*. Copenhagen, EEA (<http://www.eea.europa.eu/publications/europes-environment-aoa>) [16/07/2012].
- European Parliament** (1998) “The European Charter of Pedestrians’ Rights” in http://www.diba.cat/c/document_library/get_file?uuid=246cdcd3-0c1b-4056-9573-115f2eb986b3&groupId=7294824 [20/01/2015].
- European Platform on Mobility Management** (2012) *EPOMM Manifest - EPOMM's Visions and Goals for 2020*. [Adopted at the EPOMM General Assembly on 7th December 2012] (http://www.epomm.eu/docs/file/epomm_manifesto.pdf) [09/02/2013].
- European Platform on Mobility Management** (2013) *Mobility management: The smart way to sustainable mobility in European countries, regions and cities*. Bruxelas, EPOMM (http://epomm.eu/docs/file/epomm_book_2013_web.pdf) [04/03/2014].
- European Platform on Mobility Management** (2012) “Bike-Share”, (http://www.epomm.eu/newsletter/electronic/1012_EPOMM_enews.php) [09/02/2013].
- European Road Safety Observatory** (2013) “Traffic Safety Basic Facts 2012 – Pedestrians” in http://www.ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs20xx_dacota-intra-pedestrians.pdf [24/01/2015].
- European Union - Intelligent Energy Europe** (2010) *PRESTO Cycling Policy Guide: General Framework*. (http://www.eltis.org/docs/tools/presto_cycling_policy_guide_general_framework_english.pdf) [04/03/2014].
- European Union - Intelligent Energy Europe** (2011). *Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode - lessons learnt in five very different cities* (http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Presto_lessonslearntbrochure_EN_web.pdf) [24/01/2014].
- Instituto do Desporto de Portugal** (2011) *Livro Verde da Actividade Física*. Lisboa, IDP, IP.
- Instituto do Desporto de Portugal** (s/d) *Contributo da Actividade Física para a Promoção da Saúde – Mexa-se, não fique parado pela sua saúde: Programa Nacional de Promoção da Actividade Física e Desportiva*. Lisboa, IDP (http://www.idesporto.pt/DATA/DOCS/PROGRAMAS/Brochura_IDP.pdf) [10/11/2013].
- Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres** (2012a) *CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e outros Modos Suaves (2013-2020)*. Lisboa, IMTT, IP.
- Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres** (2012b) *Directrizes Nacionais para a Mobilidade*. Lisboa, IMTT (http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/directrizes/Directrizes_Nacionais_para_a_Mobilidade.pdf) [13/05/2013].

Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres /Transitec (2011) “Acalmia de Tráfego - Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência”- COLECÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS, IMTT.

Instituto Nacional de Estatística (1945) *VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes em 12 de Dezembro de 1940*. Imprensa Nacional de Lisboa.

Instituto Nacional de Estatística (1952) *IX Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes em 16 de Dezembro de 1950*. Lisboa, Tipografia Portuguesa.

Instituto Nacional de Estatística (1964) *X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes às 0 horas do 15 de Dezembro de 1960*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1973) *XI Recenseamento Geral da População - Continente e Ilhas adjacentes*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1984) *XII Recenseamento Geral da População/II Recenseamento Geral da Habitação – Resultados Definitivos*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1996) *XIII Recenseamento Geral da População/III Recenseamento Geral da Habitação – Resultados Definitivos*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (2002) *XIV Recenseamento Geral da População/IV Recenseamento Geral da Habitação – Resultados Definitivos*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (2012a) *XV Recenseamento Geral da População/ V Recenseamento Geral da Habitação – Resultados Definitivos*. Lisboa, INE, IP.

Instituto Nacional de Estatística (2008) *Inquérito às Despesas das Famílias 2005/2006*. Lisboa, INE, IP.

Instituto Nacional de Estatística (2009), *Inquérito Nacional de Saúde 2005-2006*. Lisboa, INE, IP.

Instituto Nacional de Estatística (1931) *Anuário Estatístico de Portugal – ano de 1930*. Lisboa, DGE.

Instituto Nacional de Estatística (1941) *Anuário Estatístico de Portugal – ano de 1940*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1946) *Anuário Estatístico de Portugal – ano 1945*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1951) *Anuário Estatístico – ano 1950*. Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1961) *Anuário Estatístico de Portugal – 1960*. Lisboa, INE,

Instituto Nacional de Estatística (1966) *Anuário Estatístico - 1965. Metrópole*. Vol I, Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1971) *Anuário Estatístico - 1970. Continente e Ilhas adjacentes*. Vol. I, Lisboa, INE.

Instituto Nacional de Estatística (1976) *Anuário Estatístico -1975. Continente e Ilhas adjacentes*. Vol. I, Lisboa, INE.

- Instituto Nacional de Estatística** (1981) *Anuário Estatístico - 1980. Continente Açores e Madeira*. Vol. I, Lisboa, INE.
- Instituto Nacional de Estatística** (1986) *Anuário Estatístico – 1984-1985. Continente Açores e Madeira*. Vol. I, Lisboa, INE.
- Instituto Nacional de Estatística** (1991) *Anuário Estatístico de Portugal – 1990*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (1961) *Anuário Estatístico de Portugal – 1995*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2001) *Anuário Estatístico de Portugal – 2000*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2006) *Anuário Estatístico de Portugal – 2005*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2011) *Anuário Estatístico de Portugal – 2010*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2012b) *Anuário Estatístico de Portugal 2011*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2013) *Anuário Estatístico de Portugal – 2012*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2014a) *Anuário Estatístico de Portugal 2013*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2012c) *Inquérito às Despesas das Famílias 2010/2011*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto Nacional de Estatística** (2014b) *Inquérito Nacional à Saúde – Recolha de Dados. Destaque*. Lisboa, INE, IP.
- Instituto de Seguros de Portugal**, *Parque automóvel seguro* (<http://www.isp.pt/NR/exeres/7D383D46-9431-416E-98C7-395B0A9E7080.htm>) [30/03/2014]
- Kahlmeier**, Sonja *et al.* (2011) *Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling - Methodology and user guide / Economic assessment of transport infrastructure and policies*. Dinamarca, WHO.
- Larsen**, Janet “Bike-Sharing Programs Hit the Streets in Over 500 Cities Worldwide” in http://www.earth-policy.org/plan_b_updates/2013/update112 [24/01/2015]
- Légaré**, Evelyn (2009) *Walking and Cycling Literature Review – Final Repor*. Victoria Department of Transport.
- Macedo**, Marta; **Pinto**, Marta, **Macedo**, Pedro, **Silva**; Margarida (2012), *Agenda 21 Local em Portugal - Balanço realizado com base na comunicação através da internet*. Porto, Grupo de Estudos Ambientais, Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa.
- Marketest (2014) “1,2 milhões costumam ir ao ginásio/health club” in <http://www.marktest.com/wap/a/n/id~6e9.aspx> [24/01/2015]
- Midgley**, Peter (2011) “Bicycle-Sharing Schemes: Enhancing Sustainable Mobility in Urban Areas”, *Background Paper No. 8 - CSD19/2011/BP8*, ONU.
- Ministério da Administração Interna** (2003) *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Lisboa, MAI.
- Ministério da Saúde / Instituto Nacional de Saúde Doutor Ricardo Jorge** (2012) *Childhood Obesity Surveillance Initiative – COSI Portugal 2010*. Lisboa, INSA, IP (<http://>)

repositorio.insa.pt/bitstream/10400.18/142/4/Relat%C3%B3rio%20COSI-%20VERS%C3%83O%20FINAL.pdf) [15/09/2013]

O Plano de Acção de Lisboa (1996) “Da Carta à Acção (http://euronet.uwe.ac.uk/www.sustainable-cities.org/lis_por.html) [26/06/2012].

Observatório Turismo de Lisboa (S/d) *Inquérito às actividades dos Turistas e informação 2012-Região de Lisboa*. OTL ([http://www.visitlisboa.com/getdoc/78397a76-6db2-4a73-bbbb-e5c24a6aa456/INQUERITO-AS-ACTIVIDADES-DOS-TURISTAS-E-INFORM-\(1\).aspx](http://www.visitlisboa.com/getdoc/78397a76-6db2-4a73-bbbb-e5c24a6aa456/INQUERITO-AS-ACTIVIDADES-DOS-TURISTAS-E-INFORM-(1).aspx)) [8/02/2012].

Organização para a Cooperação Desenvolvimento Económico (2010) "Overweight and Obesity among Adults" in OECD/European Union, *Health at a Glance: Europe 2010*. OECD Publishing. (DOI: 10.1787/9789264090316-28-en) [16/11/2013].

Organização para a Cooperação Desenvolvimento Económico /União Europeia (2010) *Health at a Glance: Europe 2010*. OECD Publishing (DOI: 10.1787/health_glance-2010-en). [10/11/2013].

Organização para a Cooperação Desenvolvimento Económico (2013), *Health at a Glance 2013: OECD Indicators*. OECD Publishing (DOI: 10.1787/health_glance-2013-en)

Organization Internationale des constructeurs d'Automobiles “Sales statistics 2005-2013” in <http://www.oica.net/category/sales-statistics/sales-statistics-2005-2013/> [24/01/2015]

Organização Mundial de Saúde (2000) *Obesity - preventing and managing the Global Epidemic*. Geneva, WHO [17/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2000) *Transport, Environment and Health*. WHO Regional Publications, European Series, No. 89 [10/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2004) *Global strategy on diet, physical activity and health* In *World Health Assembly, 2004 (Resolution WHA 57.17)* Geneva, WHO [10/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2006) *Physical activity and health in Europe: evidence for action*. Denmark, WHO (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0011/87545/E89490.pdf) [17/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2007) *A guide for population-based approaches to increasing levels of physical activity implementation of the who global strategy on diet, physical activity and health*. Genève, WHO [16/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2008) *Healthy city is na active city: a physical activity planning guide*. Denmark, WHO (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0012/99975/E91883.pdf) [15/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2009) *Reducing health inequities through action on the social determinants of health*. World Health Assembly Resolution WHA62.14. Geneva, World Health Organization [10/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2009) *Zagreb Declaration for Healthy Cities - Health and health equity in all local policies*. Denmark, WHO (http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0015/101076/E92343.pdf) [19/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2010) *Urban Health Equity Assessment and Response Tool (Urban HEART)*. Denmark, WHO (<http://www.who.or.jp/urbanheart/>) [05/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2010) *Population-Based Prevention Strategies for Childhood Obesity*. Geneva, WHO [15/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2012) *Governance for Health in the 21st Century*. Denmark, WHO (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0019/171334/RC62BD01-Governance-for-Health-Web.pdf) [11/11/2013].

Organização Mundial de Saúde (2013a) *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. Luxemburgo, WHO (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) [18/01/2014].

Organização Mundial de Saúde (2013b) *European Facts and Global Status Report on Road Safety 2013*. Denmark, WHO (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/185572/e96811.pdf) [11/11/2013] [18/01/2014].

Organização Mundial de Saúde (2013c) *Pedestrian safety - A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, WHO (http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf?ua=1) [23/01/2014].

Organização Mundial de Saúde / European Centre for Environment and Health Rome, (2001), *Review of implementation and effectiveness of existing policy instruments on transport, environment and health, and of their potential for health gain – Final*, WHO. (EUR/00/5026094/2) [15/11/2013].

Organização das Nações Unidas (2002) *Johannesburg Declaration on Sustainable Development* (<http://www.un-documents.net/jburgdec.htm>) [07/11/2013].

Organização das Nações Unidas (2008a) *World Urbanization Prospects – The 2007 Revision*. Nova Iorque, ONU, ESA/P/WP/205 (http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_Highlights_web.pdf) [29/05/2009].

Organização das Nações Unidas (2008b) *State of the World's Cities 2008/2009*. Londres, UN-HABITAT (<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2562>) [29/05/2009].

Organização das Nações Unidas (2009) *World Population Prospects- The 2008 Revision*, Volume I, Nova Iorque, ONU, ESA/P/WP.210 (http://www.un.org/esa/population/publications/wpp2008/wpp2008_highlights.pdf) [04/04/2010].

Organização das Nações Unidas (2011) *World Population Prospects: The 2010 Revision*, Volume I. Nova Iorque, ONU ST/ESA/SER.A/313 (<http://esa.un.org/wpp/Documentation/WPP%202010%20publications.htm>) [15/03/2012].

Organização das Nações Unidas, (2012) *World Urbanization Prospects, the 2011 Revision*. Nova Iorque, UN ESA/P/WP/224 (http://esa.un.org/unup/pdf/WUP2011_Highlights.pdf) [12/01/2014].

Organização das Nações Unidas (2013) *World Urbanization Prospects: The 2012 Revision*. Nova Iorque, ONU, ESA/P/WP.228 (http://esa.un.org/wpp/Documentation/pdf/WPP2012_HIGHLIGHTS.pdf) [12/01/2014].

Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento, (1998) *Safety of vulnerable road users*. OECD (DSTI/DOT/RTR/RS7(98)1/FINAL) [12/01/2014].

PORDATA “PIB e Rendimento Per Capita em Portugal” in <http://www.pordata.pt/Portugal/PIB+e+rendimentos+per+capita-534> [20/01/2015].

Rito, A.; Breda, J (2010) “Prevalence of childhood overweight and obesity in Portugal - the National Nutrition Surveillance System – COSI PORTUGAL” http://www.insa.pt/sites/INSA/Portugues/ID/Documents/2010%20_ICO_AR_final_07_10.pdf [27/11/2013].

Rito, Ana Isabel et al. (2012) *Childhood Obesity Surveillance Initiative: COSI Portugal 2010*, Lisboa, Instituto Nacional de Saúde Doutor Ricardo Jorge, IP (<http://hdl.handle.net/10400.18/1109>) [27/11/2013].

União Europeia (2000) *Declaração de Hannover* dos Presidentes de Municípios Europeus na Viragem para o Século XXI. (Tradução a partir do texto original em Inglês, de 11 de Fevereiro de 2000, pelo Centro de Estudos sobre Cidades e Vilas Sustentáveis – CIVITAS (http://euronet.uwe.ac.uk/www.sustainable-cities.org/hancall_portuguese.htm) [13/01/2014].

União Europeia (2007) *The Leipzig Charter* (http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf) [13/01/2014].

União Europeia (2010) *Versão consolidada do tratado sobre o funcionamento da União Europeia* (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0047:0200:pt:PDF9>) [13/01/2014].

União Europeia (2011a) *Cidades de Amanhã – Desafios, Visões e Perspectivas*. Bruxelas, EU (http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_pt.pdf) [20/06/2012].

União Europeia (2011b) *10 Years of European Mobility Week 2002-2011 – Making life better in cities*. Bélgica, EU [22/06/2012].

Walk21 (2006) *International Charter for Walking - Creating healthy, efficient and sustainable communities where people choose to walk*. in <http://www.walk21.com> [13/01/2014].

World Bank “GDP per capita (current US\$)” in <http://www.data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> [28/01/2014].

Legislação

Arrêté Royal de 4 de Abril de 2003 in http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2003040466&table_name=loi (Introduz grandes modificações no Código de 1 de dezembro de 1975, integrando o Código da Rua no Código da Estrada) [27/09/2013].

Aviso n.º 5147/2013 de 16 de Abril (Altera o Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa).

Aviso n.º 9551/2012 de 12 de julho de 2012 (Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Grândola).

Decreto-Lei n.º 123/97 de 22 Maio (Aprova as normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida. É adotado o símbolo internacional da acessibilidade).

Decreto- Lei 163/2006 de 8 de Agosto (Define as condições de acessibilidade a satisfazer no projeto e na construção de espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e habitacionais).

Deliberação n.º 2717/2009 de 28 de Setembro de 2009 (Tipologia de áreas urbanas, 2009).

Despacho Interministerial n.º 11125/2010 de 7 de Julho (Constituição de um grupo de trabalho interministerial para elaboração do Plano Nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves).

Despacho n.º 12646/2012 publicado no DR II Série, de 27 de Setembro (Criação de uma unidade de missão para criação da Carta da Mobilidade Ligeira).

Despacho normativo n.º 11-A/2011 de 27 de Julho (Regula o preço dos transportes públicos)

Despacho normativo n.º 1/2012 de 27 de Janeiro (Determina uma redução na bonificação dos passes de 3ª idade, reformado, pensionista, estudantes e social + que passaram dos 50% para os 25%.)

Lei N.º 58/2007 de 4 de Setembro (Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT)).

Lei 72/2013 de 3 de Setembro (Décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto -Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro).

Portaria n.º 268-A/2012 de 31 de Agosto (Altera as condições de atribuição do passe escolar).

Projecto de Resolução n. 559/XII/2.^a de 21 de Dezembro de 2012 apresentado pelo Grupo Parlamentar PSD/CDS-PP in <http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalleIniciativa.aspx? BID=37428> (Recomenda ao Governo o transporte de bicicletas em comboios Intercidades da CP) [4/08/2013].

Projeto de Resolução n.º 453/XII/2.^a de 17 de Setembro de 2012 apresentado pelo Grupo Parlamentar Bloco de Esquerda in http://debates.parlamento.pt:9091/dar_s2_imagens/s2a/112/sl2/n001/s2a112sl2n1.pdf (Recomenda ao Governo a criação de condições para o transporte de bicicletas nos comboios da CP) [4/08/2013].

Projeto de Resolução 557/XII-2.^a apresentado a 4 de Janeiro de 2013 pelo Grupo Parlamentar “Os Verdes” in <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c3246795a5868774d546f334e7a67774c336470626d6c7561574e7059585270646d467a4c31684a535339305a58683062334d76634770794e5455334c56684a5353356b62324d3d&fich=pjr557-XII.doc&Inline=true> (Recomenda ao Governo que se criem condições para transportar velocípedes sem motor em transportes públicos.) [4/08/2013].

Proposta de Lei 131/XII (Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e o Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro in <http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalleIniciativa.aspx?BID=37564> (Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e o Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro) [24/01/2015]

Regulamento n.º 255/2012, DR de 10 de julho (Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação, Taxas e Compensações Urbanísticas de Coimbra).

Resolução da Assembleia da República n.º 3/2009 de 5 de Fevereiro de 2009 (Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves).

Resolução da Assembleia da República 4/2009 de 5 de Fevereiro de 2009 (Recomenda ao Governo a promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana, no âmbito do Decreto -Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, e da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Março.).

Resolução do Conselho de ministros 20/2013 de 10 de Abril de 2010 (Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética 2016).

Resolução do Conselho de Ministros 97/2010 de 14 de Dezembro (Estratégia Nacional para a deficiência 2011-2013).

Resolução do Conselho de Ministros 26/2000 de 15 de Maio (Criação do Programa Polis — Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades).

Resolução do Conselho de Ministros 9/2007 de 17 de Janeiro (Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade).

Resolução n.º14/2012 de 9 de Fevereiro (Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte, nomeadamente através de medidas práticas que garantam efetivas condições de circulação aos seus utilizadores e o reforço da sua segurança).

Internet

<http://cronicasdoselim.blogspot.pt/> [Maio 2011].

<http://media.apee.pt/docs/srs2011/apresentacoes/AVEIRO/AVEIRO-ActiveAcess-JoseQuintao-9maio.pdf> [24/01/2015].

<http://pedal.madeincoimbra.org/category/andar-de-bicicleta-esta-na-moda/> [20/01/2015].

<http://www.algarveexpress.pt/?p=3468> (“Apresentação do cicloLoulé – Plano de mobilidade ciclável de Loulé) [24/01/2015].

http://www.apambiente.pt/_zdata/SEM_DESC/2012/MonitorizacaoAvaliacao/Avaliacao_Global_2010/Torres%20Vedras2010.pdf [24/01/2015].

<http://www.bl.uk/learning/histcitizen/21c/counterculture/disruption/reclaim/reclaimthestreets.html> [24/01/2015].

http://www.cm_seixal.pt/CMSEIXAL/AMBIENTE/PROJECTOS/09AMB_Pro_RedeCiclavel.htm [24/01/2015].

- <http://www.cm-amadora.pt/noticias-municipio/1259-cerimonia-de-rececao-aos-patrolheiros> [24/01/2015].
- http://www.cm-aveiro.pt/www/templates/tabtemplate.aspx?id_class=2581&TM=2408S2581&SelectedTab36676-LifeCycle. [24/01/2015].
- http://www.cm-aveiro.pt/www/Templates/TONewDetail.aspx?id_object=38100&indexnew=4 (Active Acess lança campanha todos somos peões) [24/01/2015].
- http://www.cm-lagos.pt/portal_autarquico/lagos/v_pt-PT/pagina_inicial/noticias/pedibus_jan2014.htm. [24/01/2015].
- http://www.cm-odivelas.pt/anexos/informacao_municipal/publicacoes/revista_municipal/revista_15.pdf. [24/01/2015].
- <http://www.cm-odivelas.pt/index.php/educacao-2#programa-prevencao-rodoviaria> [24/01/2015].
- <http://www.cm-peniche.pt/CustomPages/ShowPage.aspx?pageid=847d5c52-aad0-4f4a-afd4-249b3caeafed> (Rede Ciclovias – Peniche) [24/01/2015].
- http://www.cm-viladoconde.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaId=61950 [24/01/2015].
- <http://www.ctt.pt/ctt-e-investidores/comunicacao-e-patrocinios/media/banco-de-imagens/bicicletas-eletricas><http://www.dublinbikes.ie/> [24/01/2015].
- http://www.fpcub.pt/pt/index.php?option=com_content&view=article&id=701:transporte-de-bicicletas-nos-comboios-de-medio-e-longocurso&catid=15:noticias&Itemid=100007 [24/01/2015].
- <http://www.galpenergia.com/PT/agalpenegria/Noticias/Paginas/Almada-vence-concurso-Ideias-para-o-Ar.aspx> [24/01/2015].
- http://www.horariosdofunchal.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=587&Itemid=356 [24/01/2015].
- http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/Evolucao_Cartas_Conducao_Genero_1950-2009.pdf [24/01/2015].
- <http://www.iwalktoschool.org/index.htm> (International Walk to School Month is October 2013!) [24/01/2015].
- <http://www.lisboaparticipa.pt/pages/orcamentoparticipativo.php> [24/01/2015].
- http://www.malmada.pt/xportal/xmain?xpid=cnav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=5102688&actualmenu=6529805 (Plano Almada Ciclável) [24/01/2015].
- <http://www.peticaopublica.com/pview.aspx?pi=proque> (Petição Alteração do Código da Estrada reforçando direitos de ciclistas e peões) [13/06/2013].
- <http://www.redecidadessaudaveis.com/index.php/pt/cidades-saudaveis#c> [24/01/2015].
- <http://www.refer.pt/MenuPrincipal/REFER/Patrimonio/Ecopistas.aspx>. [20/01/2015].
- http://www.site-project.eu/wp-content/uploads/BUGA-SITE-Fase1_PT.pdf [31/01/2014].
- http://www.uvp-fpc.pt/index_noticia_ver.php?id_noticia_new=3096&pag=1 [19/07/2013].
- <http://www.velib.paris.fr/> (Comunicado conjunto sobre a revisão do Código da Estrada – ACA-M; MUBI, UVP-FPC, 9/04/2013) [20/01/2015].

https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada_pt/200605/msg00030.html [24/01/2015].

<https://www.facebook.com/mapabicicletaslisboahttp://bikepoloportugal.com> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/pages/Amiga-Bicicleta> [Outubro 2013].

<https://www.facebook.com/pages/Bicicleta-Voadora/196629327070353> [20/01/2015].

<http://www.ciclovia.pt/ciclovias/3lisboa/1lisboa/lisboa/> [24/01/2015].

<http://www.fpcub.pt/2007/04/premio-nacional-mobilidade-em-bicicleta> [24/01/2015].

<http://www.copenhagencyclechic.com/2008/04/cycle-chic-manifesto.html> [24/01/2015].

<https://leagueofbikepolo.com/forum/general/2008/09/16/history-of-hardcourt> [20/01/2015].

<http://www.bicicletanacidade.blogspot.pt/2008/11/cicloficina-o-regresso.html> [24/01/2015].

<http://www.mubi.pt/2011/11/15/english-apontamentos-da-mubi-a-proposta-de-revisao-do-regulamento-municipal-de-urbanizacao-e-edificacao-de-lisboa/> [24/01/2015].

<http://www.fpcub.pt/2013/03/parecer-da-federacao-portuguesa-de-cicloturismo-e-utilizadores-de-bicicleta-fpcub-a-proposta-de-lei-do-governo-para-alteracoes-do-codigo-da-estrada> [24/01/2015].

<http://greensavers.sapo.pt/2013/05/24/ctt-investe-e245-mil-na-entrega-de-122-bicicletas-aos-seus-cardeiros/> [24/01/2015].

<https://30kmh.eu/oct-web-public/?lang=en> [8/07/2013].

<http://blog.velib.paris.fr/blog/2013/07/17/velib-vandalises-comment-lutter-contre-le-phenomene/>

<http://www.mubi.pt/2013/07/25/codigo-da-estrada-portugues-entra-finalmente-no-seculo-xxi/> [24/01/2015].

<http://www.festivais2013.mubi.pt/doku.php> [08/08/2013].

<http://www.fpcub.pt/2013/09/leve-a-bicicleta-no-metro-de-lisboa-a-qualquer-hora> [24/01/2015].

<http://www.fpcub.pt/2013/09/premio-nacional-da-mobilidade-em-bicicleta-2013> [24/01/2015].

<http://100diasdebicicletaemlisboa.blogspot.com/> [20/01/2015].

<http://100diasdebicicletaemportugal.blogspot.pt> [20/01/2015].

<http://1penoporto.wordpress.com/> [20/01/2015].

<http://algarvecyclechic.blogspot.pt/> [20/01/2015].

<http://anossaterrinha.blogspot.pt/> [20/01/2015].

<http://azulebanana.com/anabananasplit/> [20/01/2015].

<http://azulebanana.com/anabananasplit/> [20/01/2015].

<http://azulebanana.com/bluey/> [20/01/2015].

<http://bicicletanacidade.blogspot.com> [20/01/2015].

<http://bicicletanacidade.blogspot.com> [20/01/2015].

<http://bicicletanoporto.blogspot.pt/> [20/01/2015].

<http://bicicletasempre.blogspot.com/> [20/01/2015].

<http://bicicleta-voadora.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://blogplanoc.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://bragaciclavel.blogspot.pt> [20/01/2015].
<http://ciclograma.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://desenhosebicicleta.blogspot.pt> [20/01/2015].
<http://donabicicleta.wordpress.com/> [20/01/2015].
<http://estacionamentoselvagem.blogs.sapo.pt/> [20/01/2015].
<http://exerciciosaude.blogspot.com> [20/01/2015].
<http://ibikelisbon.blogspot.pt> [20/01/2015].
<http://lisboabike.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://mafynbach.blogspot.com/> [20/01/2015].
<http://menos1carro.blogs.sapo.pt/> [20/01/2015].
<http://minhablackbike.blogspot.com/> [20/01/2015].
<http://nabicicleta.com/> [20/01/2015].
<http://noreinodoabsurdo.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://oportocyclechic.tumblr.com/> [20/01/2015].
<http://parvoaestacionar.com/> [20/01/2015].
<http://passeiolivre.blogspot.com> [20/01/2015].
<http://passeioobstruidoemsetubal.blogspot.com/> [20/01/2015].
<http://pedalarnacidade.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://planeta.bicicultura.org/> [20/01/2015].
<http://planeta-qi.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://quese fodamospeoes.org/> [20/01/2015].
<http://sairdosofa.blogspot.com> [20/01/2015].
<http://seixalapedal.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://sempredebicicleta.victordomingos.com/> [20/01/2015].
<http://simplycommuting.net> [20/01/2015].
<http://simplyride.blogspot.pt> [20/01/2015].
<http://sonhociclavel.blogspot.com/> [20/01/2015].
<http://st-apolonia.org/site/> [20/01/2015].
<http://tuestacionascomoumidota.blogspot.pt/> [20/01/2015].
<http://viseuciclavel.blogspot.com/> [20/01/2015].
<http://voudebicicleta.eu/WordPress> [20/01/2015].

<http://voudebicicleta.eu/WordPress> [20/01/2015].

<http://www.90diasdebicicletapelofunchal.blogspot.pt/> [20/01/2015].

<http://www.bicycling2012.blogspot.pt> [20/01/2015].

<http://www.cenasapedal.com/> [20/01/2015].

<http://www.cenasapedal.com/> [20/01/2015].

<http://www.cidade-ideal.blogspot.com> [20/01/2015].

<http://www.lisboa-de-bicicleta.blogspot.pt/> [20/01/2015].

<http://www.lisboncyclechic.com/> [20/01/2015].

<http://www.lisbonize.com/about/> [20/01/2015].

<http://www.portimaocyclechic.com/> [20/01/2015].

<http://www.pps.org-> - Project for Public Spaces [20/01/2015].

<http://www.pps.org>. [20/01/2015].

<http://www.pps.org/reference/david-engwicht> [20/01/2015].

<http://www.pps.org/reference/the-power-of-10/> [20/01/2015].

<http://www.presto-cycling.eu> [20/01/2015].

<http://www.sfbike.org/?about> (Bicycle Coalition) [20/01/2015].

<http://www.smtuc.pt/ecovia/index.php> [20/01/2015].

http://www.smtuc.pt/servicos/index_transporte.php [20/01/2015].

<http://www.velov.grandlyon.com/?L=1> [20/01/2015].

<http://www.wheelsversuslegs.blogspot.com/> [20/01/2015]

<https://pt-pt.facebook.com/entradanorte> [20/01/2015].

<https://www.bicing.cat/es> [20/01/2015].

<https://www.creative-communities.com/> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/AmigosDaBicicletaUa> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/CicloEventos> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/DonaBicicleta> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/lisbonize> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/matilhacyclecrew> [20/01/2015].

<https://www.facebook.com/SextaDeBicicleta> [20/01/2015].

<https://www.tfl.gov.uk/modes/cycling/> [20/01/2015].

<https://www.walk21.com> [20/01/2015].

<http://www.Cicloviva.pt> [24/01/2015].

<http://www.apeparaescola.blogspot.com> [24/01/2015].

- [http:// www.bikebuddy.mubi.pt/blog/cat/testemunhos/](http://www.bikebuddy.mubi.pt/blog/cat/testemunhos/) [24/01/2015].
- [http:// www.cicloficinaorientate.wordpress.com/](http://www.cicloficinaorientate.wordpress.com/) [24/01/2015].
- [http:// www.cicloficina.wordpress.com/sobre/](http://www.cicloficina.wordpress.com/sobre/) [24/01/2015].
- <http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/> [24/01/2015].
- <http://mobilidade.apambiente.pt/> [24/01/2015].
- <http://mubi.pt/?s=festivais&submit.x=0&submit.y=0> [24/01/2015].
- <http://repensarbuga.blogs.sapo.pt/> [24/01/2015].
- <http://worldnakedbikeridelisboa.blogspot.pt/> [24/01/2015].
- <http://www.aca-m.org/> [24/01/2015].
- <http://www.active-access.eu/> [24/01/2015].
- <http://www.bycyklen.dk> [24/01/2015].
- <http://www.cittaslow.org/network/country/28> [24/01/2015].
- <http://www.citybikewien.at/> [24/01/2015].
- <http://www.civitas.eu/> [24/01/2015].
- <http://www.euro.who.int/obesity> [24/01/2015].
- <http://www.fpcub.pt/2010/04/projecto-benfica-ciclavel> [24/01/2015].
- <http://www.fpcub.pt/pt/index.php>. [24/01/2015].
- <http://www.ghostbikes.org/> [24/01/2015].
- <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Observatorio> [24/01/2015].
- <http://www.lifecycle.cc/> [24/01/2015].
- <http://www.lisboaenova.org/pt/de-bicicleta-para-o-trabalho> [24/01/2015].
- http://www.lists.riseup.net/www/info/bicicletada_pt [24/01/2015].
- <http://www.massacriticapt.net/> [24/01/2015].
- <http://www.mobilityweek.eu/cities/> [24/01/2015].
- <http://www.murtosaciclavel.com/pt/pagina/1> [24/01/2015].
- <http://www.pezudodebelas.blogspot.pt/> [24/01/2015].
- <http://www.planeta.bicicultura.org> [24/01/2015].
- <http://www.pt.30kmh.eu/> [24/01/2015].
- <http://www.sextabicicleta.mubi.pt/noticias/> [24/01/2015].
- https://lists.riseup.net/www/info/bicicletada_ix [24/01/2015].
- <http://mubi.pt/2015/02/06/respeito-7-regras-para-com-os-peoes/> (Respeito: 7 regras para com os peões) [08/2/2015].

Jornais/Documentários

“Essa Engenhoca” in *Boletim Oficial da União Velocipédica Portuguesa*, Dezembro de 1905.

Boletim de Notícias do Club Velocipedista Portuense, 1 de Dezembro de 1880.

Boletim Oficial da União Velocipédica Portuguesa, Fevereiro de 1924, nº 119.

Jornal Velo Sport de 14 de Janeiro de 1897.

O Velocipedista, 1 de Junho de 1893.

O Velocipedista, 15 de Junho de 1893.

O Volante de 28 de Janeiro de 1928.

O Tiro Civil, 15 de Maio de 1897.

Tiro Civil, 15 de Junho de 1901.

“Grupo Promotor para as Ciclovias em Tomar contabiliza um total de 3938 assinaturas” in <http://www.radio.cidadetomar.pt/noticia.php?id=9474>, 20/01/2010 [30/01/2015].

“Câmara de Ansião promove circulação de bicicletas” in <http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=472604&tm=8&layout=122&visual=61>, 24/09/2011 [30/01/2015].

“Rede de bicicletas aprovada, oposição reclama ratificação pela Assembleia Municipal” in <http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=67598&tm=&layout=121&visual=49>, 03/12/2008 [30/01/2015].

“Entrou areia na engrenagem da rede de aluguer de bicicletas para Lisboa” in <http://www.publico.pt/local/noticia/entrou-areia-na-engrenagem-da-rede-de-aluguer-de-bicicletas-para-lisboa-1514313>, 29/09/2011 [30/01/2015].

“Peões declaram guerra do autocolante” in *Diário de Notícias*, 03/05/2009 (http://www.dn.pt/gente/interior.aspx?content_id=1218773) [30/01/2015].

“Moradores lutam por passagem” *Jornal de Notícias*, 05/11/2004 (http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=466998) [30/01/2015].

“Aprender a ser peão” in *Jornal de Notícias*, 13/11/2004 (http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=468106) [30/01/2015].

“Menino atropelado está em estado crítico” in *Jornal de Notícias*, 16/11/2004 (http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=468433) [30/01/2015].

“Protesto contra a falta de passeios nas Taipas”, *Jornal de Notícias*, 31/05/2005 (http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=483231) [30/01/2015].

“Rotunda obriga peões a desvio de quilómetros” in *Jornal de Notícias*, 02/11/2005 (http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=520204) [30/01/2015].

“Passadeira faz mais vítimas” in *Jornal de Notícias*, 18/12/2005 (http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=527542) [30/01/2015].

“Moradores temem atropelamentos” in *Jornal de Notícias*, 18/12/2005 http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=527537 [30/01/2015].

“Acidente mortal numa passadeira” in *Jornal de Notícias*, 27/01/2006 http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=533842 [30/01/2015].

“Peão morre atropelado em Fernão Ferro” in *Jornal de Notícias*, 23/02/2006 http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=538326 [30/01/2015].

“Populares cortam trânsito em sinal de luto e protesto pela morte de uma criança de sete anos numa passadeira na Avenida de Ceuta, em Lisboa” *Jornal de Notícias*, 29/04/2006 http://www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=547959 [30/01/2015].

“Dois jovens feridos em atropelamento” in *Jornal de Notícias*, 26/02/2007 http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=691413 [30/01/2015].

«Paraplégico termina maratona de protesto» in *Jornal de Notícias*, 22/08/2007 http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=708797 [30/01/2015].

“Um morto e um ferido grave num atropelamento em passadeira” in *Jornal de Notícias*, 26/01/2009 http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Trofa&Option=Interior&content_id=1118738 [30/01/2015].

“Tirem os carros de cima do passeio” in *Jornal de Notícias*, 27/03/2009 http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content_id=1182747 [30/01/2015].

“Criou movimento na net para exigir obra na cidade” in *Jornal de Notícias*, 04/05/2010 http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Braga&Concelho=Fafe&Option=Interior&content_id=1559996 [30/01/2015].

“Moradores pedem novo acesso a Santa Apolónia” in *Jornal de Notícias*, 31/10/2011 (http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Lisboa&Option=Interior&content_id=1771124) [30/01/2015].

“Moradores da Avenida dos EUA protestam contra atropelamentos” in *Jornal Público*, 01/06/2001 (<http://www.publico.pt/local/noticia/moradores-da-avenida-dos-eua-protestam-contratropelamentos-25636>) [30/01/2015].

“Populares exigem passagem de peões para atravessar via rápida em Felgueiras” in *Jornal Público*, 27/09/2001 (<http://www.publico.pt/local/noticia/populares-exigem-passage-de-peoes-para-atraverse-via-rapida-em-felgueiras-42022>) [30/01/2015].

“Avenida de Ceuta bloqueada amanhã por protesto a favor de passagem de peões “ in *Jornal Público* de 17/04/2002 (<http://www.publico.pt/local/noticia/avenida-de-ceuta-bloqueada-amanha-por-protesto-a-favor-de-passage-de-peoes-130524>) [30/01/2015].

“Cascais estreia 250 novas bicicletas” in *Jornal Público*, 4/07/2005 (<http://www.publico.pt/local-lisboa/jornal/cascais-estrea-250-bicicletas-28677>) [30/01/2015].

“Protesto contra o aumento do preço dos transportes interrompeu trânsito junto à estação de São Bento” in *Jornal Público*, 01/08/2011 (<http://www.publico.pt/local/noticia/protesto-contratransito-aumento-do-preco-dos-transportes-interrompeu-transito-junto-a-estacao-de-sao-bento-1505728>) [30/01/2015].

“Cascais passa a ter bicicletas eléctricas carregadas com energia solar” in *Jornal Público*, 16/09/2011 (<http://www.publico.pt/ciencia/noticia/cascais-passa-a-ter-bicicletas-electricas-carregadas-com-energia-solar-1512192>) [30/01/2015].

“Cidadãos protestam contra falta de segurança no acesso à estação de Santa Apolónia” in *Jornal Público* de 14/05/2012 (<http://www.publico.pt/local/noticia/cidadaos-protestam-contra-impasse-na-solucao-de-acesso-a-estacao-de-santa-apolonia-1546040>) [30/01/2015].

“Barcelona pierde 600 bicicletas del 'bicing' al año por vandalismo y robo” in http://elpais.com/elpais/2009/05/12/actualidad/1242116228_850215.html) [30/01/2015].

“Barclays to end sponsorship of Boris Johnson's London bike hire scheme” in <http://www.theguardian.com/politics/2013/dec/10/barclays-set-to-ditch-boris-bike-sponsorship> [30/01/2015].

“Conheça o sistema de partilha de bicicletas de Hangzhou, o que mais cresceu no mundo in <http://greensavers.sapo.pt/2011/06/07/conheca-o-sistema-de-partilha-de-bicicletas-de-hangzhou-o-que-mais-cresceu-no-mundo/> [30/01/2015].

“EMEL vai gerir partilha de bicicletas eléctricas em Lisboa” in <http://greensavers.sapo.pt/2013/03/12/emel-vai-gerir-partilha-de-bicicletas-electricas-em-lisboa/> [30/01/2015].

“Estádio do Dragão inaugura 150 lugares de estacionamento para bicicletas” in <http://greensavers.sapo.pt/2013/08/23/estadio-do-dragao-inaugura-150-lugares-de-estacionamento-para-bicicletas/> [30/01/2015].

“Hangzhou's Bike-Share Shows How It's Done (Video)” in <http://www.treehugger.com/bikes/hangzhous-bike-share-shows-how-its-done-video.html>. [30/01/2015].

“Pedibus suspenso em Vila Franca de Xira” in *Jornal o Mirante*, 23/09/2010 (<http://semanal.omirante.pt/index.asp?idEdicao=462&id=68278&idSeccao=7358&Action=noticia>) [30/01/2015].

“Projecto ‘Bute’ foi suspenso” in *Correio do Minho*, 11/03/2009 (<http://www.correiodominho.com/noticias.php?id=2958>) [30/01/2015].

“Unidade de Missão quer tornar Portugal mais amigo da bicicleta. Saiba como” in <http://www.menosumcarro.pt/2013/02/27/unidade-de-missao-quer-tornar-portugal-mais-amigo-da-bicicleta-saiba-como/>. [30/01/2015].

“Os peões são o elo mais fraco” in RTP2 - Sociedade Civil, 22/02/2011 (https://www.facebook.com/video.php?v=1599560704702&video_source=pages_finch_main_video) [30/01/2015].

“GNR de Chaves optou pela bicicleta para ir para o trabalho”, RTP, *Jornal da Tarde*, 22 de Fevereiro de 2012 (<http://www.rtp.pt/noticias/index.php?article=529440&layout=122&tm=8&visual=61>) [30/01/2015].

“Viver sem carro” in RTP2, *Sociedade Civil*, 153, 22 de Agosto de 2013 (<http://www.rtp.pt/play/p1043/e126748/sociedade-civil-viii>) [30/01/2015].

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

“Polícias sinaleiros vão voltar ao Porto a partir de Segunda-feira”, 24/12/2014 in www.publico.pt/local/noticias/policias-sinaleiros-va-voltar-ao-porto-a-partir-de-segunda-feira-1680406 [30/01/2015].

“Bicicletada em Lisboa” in <http://www.videos.sapo.pt/Pdzcm5fND1I4J23zJzLf> [24/01/2015]

“Bike Polo Conquista adeptos das bicicletas” in <http://www.videos.sapo.pt/NkpNwhIvVMi8K2vSIGDz> [24/01/2015].

“Idosos saudáveis e activos” in <http://www.cm-tvedras.pt/seniores/isa/> [24/01/2015].

Automóvel Clube de Portugal “Comunicado: Seguro obrigatório para utilizadores de bicicleta” in <http://www.acp.pt/o-clube/saiba-mais/comunicados/comunicados/entity/comunicado-seguro-obrigatorio-para-utilizadores-de-bicicleta> [24/01/2015].

APÊNDICE

ÍNDICE DOS ANEXOS

ANEXO I - GUIÃO DAS ENTREVISTAS – PEÕES	v
ANEXO II - ENTREVISTAS PEÕES	x
ANEXO III - ANÁLISE DE CONTEÚDO – PEÕES	cclxvii
ANEXO IV - GUIÃO DA ENTREVISTA CICLISTAS	ccclxx
ANEXO V - ENTREVISTAS – CICLISTAS	ccclxxiii
ANEXO VI - ANÁLISE DE CONTEÚDO – CICLISTAS	dlxv
ANEXO VII - OUTRAS ENTREVISTAS	dlxviii
ANEXO VIII – REUNIÕES	dlxxxiv
ANEXO IX - CARACTERIZAÇÃO DAS PRÁTICAS DE DESLOCAÇÃO EM PORTUGAL	dlxxxvii
ANEXO X – BLOGUES	dclxv
ANEXO XI - SERVIÇOS PÚBLICOS DE PARTILHA DE BICICLETAS	dclxxxiv
ANEXO XII - DOCUMENTOS DIVERSOS	dxcxiv

ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS

GRÁFICOS

Gráfico 1 Entrevistados (peões) por género e escalão etário	xxi
Gráfico 2 Entrevistados (ciclistas) por género e escalão etário	cclxxix
Gráfico 3 Evolução da População Rural e Urbana em Portugal	dxcii
Gráfico 4 Cidades Europeias segundo o Número de Habitantes (em percentagem)	dxcii
Gráfico 5 Evolução da População Residente na área Metropolitana de Lisboa e do Porto.....	dxciiii
Gráfico 6 Evolução da População Residente na AML	dxciiv
Gráfico 7 Evolução da População Residente na AMP	dxciiv
Gráfico 8 Índice de Envelhecimento por Região, 2011	dxciiv
Gráfico 9 Evolução da venda de bicicletas na EU (1000 unidades) entre 2000 e 2011.....	dxciiv
Gráfico 10 Tempo gasto nas deslocações pendulares diárias pela população empregada e a estudar (em minutos)	dcliv
Gráfico 11 Evolução dos preços médios anuais de venda ao público de combustíveis, Portugal	dcliv
Gráfico 12 Diferencial das Taxas de Motorização em Portugal entre 1935 e 2011.....	dclviii
Gráfico 13 Veículos vendidos anualmente a nível mundial (em milhões)	dclx
Gráfico 14 Veículos vendidos anualmente na UE (em milhões)	dclx
Gráfico 15 Crianças dos 11 aos 15 anos que são obesas ou têm excesso de peso, nos países da União Europeia, 2005-2006	dclxiii
Gráfico 16 Taxas de Obesidade para os adultos, nos países da União Europeia, 2008 (ou ano mais próximo)	dclxiv
Gráfico 17 Variação do número de obesos por escalão etário, em valores absolutos, Portugal	dclxv
Gráfico 18 Proporção de população obesa segundo o género, por escalão etário, Portugal	dclxv

MAPAS

Mapa1 Transportes públicos de passageiros	dclvi
--	-------

QUADROS

Quadro 1 Quadro resumo dos entrevistados- peões	xv
Quadro 2 Quadro resumo dos entrevistados- ciclistas	cclxxviii
Quadro 3 Número de Concelhos por escalão populacional	dxciiii
Quadro 4 Evolução da População residente por região entre 1981 e 2011	dxcv
Quadro 5 Principal meio de deslocação utilizado nas deslocações pendulares por Concelho em 2001 e 2011	dx cvi
Quadro 6 Principal meio de deslocação utilizado nas deslocações pendulares por concelho, género e motivo, 2011	dciv
Quadro 7 Evolução do número de bicicletas matriculadas por Distrito	dcvlii
Quadro 8 Fluxos de entrada e saída por Município, por motivo de trabalho ou estudo, 2011	dcxliii
Quadro 9 Principal Meio de Transporte Utilizado nas Actividades Diárias na EU (em percentagem)	dclii
Quadro 10 Veículos ligeiros de passageiros / Mil Milhões passageiro- Km	dcliii
Quadro 11 Número de veículos por Km e passageiros transportados nos autocarros da Carris (em milhões)	dclv
Quadro 12 Número de veículos por Km e passageiros transportados nos autocarros do Serviço de Transportes Coletivos do Porto	dclv
Quadro 13 Evolução do número de veículos de passageiros por 1000 habitantes na União Europeia entre 1990 e 2011	dclvii
Quadro 14 Parque Automóvel em Portugal por Distrito em 31-12-2009	dclviii
Quadro 15 Evolução do PIB <i>per capita</i> em dólares Norte-Americanos correntes e da taxa de motorização entre 1995 e 2011 nos países da União Europeia	dclix
Quadro 16 Densidade de autoestrada por 1000 Km ² e por 100.000 habitantes nos países da União Europeia	dclxi

Quadro 17 Despesas realizadas pelas famílias segundo os três itens mais representativos por Região	dclxii
Quadro 18 Ranking dos países da UE, segundo o número de mortes em acidentes de viação	dclxvi
Quadro 19 Evolução dos acidentes com vítimas em Portugal, de 1975 a 2012	dclxvii
Quadro 20 Acidentes com vítimas dentro e fora das localidades em 2012	dclxviii
Quadro 21 Blogues relativos a questões relacionadas com a deslocação pedonal	dclxiv
Quadro 22 Blogues relativos a questões relacionadas com a deslocação urbana de bicicleta	dclxx
Quadro 23 Blogues relativos a questões relacionadas com a mobilidade suave	dclxxxiii
Quadro 24 Serviços Públicos de Partilha de Bicicletas	dclxxxv
Quadro 25 Municípios selecionados no âmbito do Projeto Mobilidade Sustentável	dccvi
Quadro 26 Evolução do número de localidades participantes na Semana/Dia Europeia da Mobilidade a nível nacional	dccvii
Quadro 27 Evolução do número de participantes na Semana Europeia da Mobilidade a nível internacional	dcxiii